



Voorwoord	4
Samenvatting	5
Enschede in 2015	6
1 Inleiding	9
2 Actualisatie Mobiliteitsplan	11
2.1 Behoud het goede	11
2.2 Vernieuw waar gewenst	11
3 Ontwikkeling verkeerssituatie	13
3.1 Evaluatie Mobiliteitsplan 1996-2005	13
3.2 Knelpunten in de huidige en toekomstige verkeerssituatie	14
3.2.1 Objectief en subjectief	14
3.2.2 Hoofdlijnen knelpunten	14
4 Mobiliteit in haar omgeving	15
4.1 Ruimtelijke en economische ontwikkelingen en verkeer	15
4.2 Milieu en verkeer	17
4.3 Groen en verkeer	17
5 Doelen Mobiliteitsplan 2004-2015	19
5.1 Hoofddoel en subdoelen	19
5.2 Verschillen in type subdoelen	20
5.3 Nadere concretisering subdoelen	20
5.3.1 Subdoel bereikbaarheid	20
6 Huidige en gewenste hoofdverkeersstructuur	23
6.1 Huidige hoofdverkeersstructuur	23
6.1.1 Functioneren auto(infra)structuur	23
6.2 Toekomstige hoofdverkeersstructuur	24



6.2.1	Lange termijn streefbeeld	24
6.2.2	Korte termijn	25
7	Basis oplossingsrichtingen	26
7.1	Algemene aspecten	26
7.2	Kenmerken reizigers en vervoerwijzen per gebied	27
7.3	Basis door en voor vervoerwijzen	28
7.3.1	Openbaar vervoer	28
7.3.2	Fiets	29
7.3.3	Auto	30
7.3.4	Parkeren	31
7.3.5	Verkeersmanagement	33
7.3.6	Verkeersveiligheid	33
8	Wat gaan we doen en hoe doen we dat?	34
8.1	Wat gaan we doen?	34
8.1.1	Maatregelenpakketten bereikbaarheid Enschede-Centrum	34
8.1.2	Bereikbaarheid Enschede-West	36
8.1.3	Verkeersveiligheid en leefbaarheid verblijfsgebieden	37
8.1.4	Algemene maatregelen	38
8.1.5	Lopende zaken	39
8.1.6	Geconstateerde knelpunten en bijbehorende oplossingsrichtingen	39
8.2	Hoe doen we dat?	41
8.2.1	Projectgerichte aanpak	41
8.2.2	Gebiedsgerichte aanpak	41
8.2.3	Vervoerwijze gerichte aanpak	41
8.2.4	Samen met partners	42
9	Kosten, prioritering en fasering	43
9.1	Kosten van maatregelen	43
9.2	Prioritering, fasering en extra middelen	44
9.2.1	Prioritering	44
9.2.2	Fasering en toevoeging middelen	44



10	Monitoring	45
10.1	Te meten doelstellingen	45
10.2	Hoe wordt gemeten?	45
10.2.1	Fysieke metingen	45
10.2.2	Metten beleving	47
10.3	Doelbereiking	47
Bijlage 1	Samenhang toetsingskader Milieukwaliteit	II
Bijlage 2	Fiets	V
Bijlage 3	Openbaar Vervoer	X
Bijlage 4	Hoofdwegenstructuur	XIV
Bijlage 5	Parkeren	XV
Bijlage 6	Verkeersveiligheid.	XX
Bijlage 7	Verkeersmanagement	XXII
Bijlage 8	Groenstructuur Actie Plan	XXIV
Bijlage 9	Goederenvervoer	XXV
Bijlage 10	Projecten, kosten en fasering	XXVII
Bijlage 11	Hoofdlijnen Mobiliteitsplan 1996-2005	I
Bijlage 12	Beleid hogere overheden	II

Voorwoord

“Verkeer, daar heeft iedereen verstand van” wordt vaak gezegd. En iedereen heeft er wel een mening over. Logisch, want wij allen begeven ons dagelijks in het verkeer. Daarom is het ook zo belangrijk dat er duidelijkheid is over de ontwikkeling van bereikbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid in en om de stad en welke gevolgen dat heeft, nu en over 10 jaar.

We zien allemaal dat het steeds drukker wordt op de weg. Vanwege de vele nieuwe ontwikkelingen in het centrum en in het westen van de stad, neemt het verkeer naar deze delen van Enschede ook toe. Fietsers staan langer stil voor het verkeerslicht en ook auto's kunnen tijdens de spits niet zo maar doorrijden. Bussen daarentegen rijden over de speciale busbanen nog steeds volgens schema. Doordat het veel drukker wordt op de hoofdwegen, proberen mensen via sluiproutes toch zo snel mogelijk op hun plaats van bestemming te komen. Dat heeft weer gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid in de woonwijken.

Het Mobiliteitsplan 1996- 2005 heeft een aantal ontwikkelingen in gang gezet om in te spelen op het steeds maar toenemen van het verkeer. De laatste jaren is dan ook ingezet op het aantrekkelijker maken van de fiets en het openbaar vervoer als alternatieven voor de auto en is gewerkt aan de bereikbaarheid van het centrum.

Voor u ligt het vervolg op dit reeds ingezette beleid, het Mobiliteitsplan 2004-2015. Het geactualiseerde plan gaat door op de ingezette weg: het aantal Hoogwaardig Openbaar Vervoer assen wordt uitgebreid met een noord- en een westtak, knelpunten voor de fiets en de auto worden aangepakt en maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren worden gerealiseerd. Naast het stadscentrum heeft ook Enschede West prioriteit gekregen in het werken aan een goede bereikbaarheid.

Komende jaren wordt gestart met vele grotere en kleine projecten om de verkeerssituatie in Enschede in goede banen te leiden. Verkeer is van en voor iedereen, dat geldt vooral met betrekking tot de verkeersveiligheid. Laten wij samen dagelijks en voor de langere termijn werken aan een veilige, leefbare en goed bereikbare stad!



Jeroen Goudt
Wethouder Middelen en Verkeer



Samenvatting

De komende jaren zullen in Enschede diverse maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid worden uitgevoerd. Zo zal het verkeersveilig inrichten van de wegen in de woonwijken en het buitengebied verder vorm worden gegeven en zullen (verkeersveiligheids-) knelpunten op het hoofdwegennet worden opgelost. Ook wordt het stelsel van HOV-assen verder uitgebreid met busbanen naar het noorden en westen van de stad. Daarnaast worden projecten opgezet om fietsroutes naar het centrum en het stallen van fietsen te verbeteren. Voor het autoverkeer worden onder andere maatregelen ontwikkeld om de doorstroming op de Singelring te verbeteren. Tenslotte zal de komende jaren worden gewerkt aan het verbeteren van de doorstroming van het verkeer en informatie aan reizigers door middel van verkeersmanagementsystemen.

Deze maatregelen dragen bij aan:

1. het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Enschede
2. het verbeteren van de bereikbaarheid van Enschede-West
3. het verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie in de stad en het buitengebied.

Bovenstaande drie doelen vormen de basis van het Mobiliteitsplan 2004-2015. Met dit mobiliteitsplan wordt voor de komende jaren richting gegeven aan het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid.

Basis voor de auto-bereikbaarheid is het stelsel van Singelring met de radialen. Door het treffen van fysieke maatregelen op de Singelring, het aanpassen van de verkeersregeling en het afstemmen van de verkeerslichten kan de komende jaren de bereikbaarheid van het centrum via deze wegen worden versterkt. Op de langere termijn wordt de basis voor de bereikbaarheid gevormd door het stelsel van HOV-assen. Om dit stelsel op tijd gereed te hebben, moet hier ook op korte termijn al in geïnvesteerd worden.

Het is niet voor het eerst dat de gemeente Enschede een mobiliteitplan opstelt. Dit voorliggende mobiliteitsplan is een actualisatie van het mobiliteitsplan 1996-2005 en in belangrijke mate een voortzetting van het vigerende beleid. Een actualisatie was gewenst omdat de stad zich verder en deels anders dan voorzien heeft ontwikkeld en omdat (ook landelijk) de visie op het te voeren beleid is veranderd. Nieuwe aspecten in het mobiliteitsplan zijn onder andere de bereikbaarheid van Enschede-West en de aandacht voor het autoverkeer. Daarnaast is specifieke aandacht besteed aan de monitoring van het mobiliteitsbeleid: worden de doelen gehaald die we ons gesteld hebben?

Het mobiliteitsplan omvat enerzijds de realisatie van fysieke maatregelen, zoals het aanleggen van een busbaan, en anderzijds enkele studieprojecten die nodig zijn voor de verdere ontwikkeling en uitwerking van maatregelen, zoals het ontwikkelen van een verkeersmanagementbeleid.

Het hele scala van maatregelen is afgezet tegen de beschikbare middelen voor de komende jaren. Op grond hiervan is geconcludeerd dat een aantal gewenste maatregelen niet uitgevoerd kan worden: er is te weinig geld. Daarom zijn prioriteiten bepaald en keuzes gemaakt in de uit te voeren maatregelen. Het zoeken naar alternatieve financieringsbronnen en het verkrijgen van subsidies zal de komende jaren dan ook belangrijk blijven.

De koers voor de komende jaren is bepaald, het vormgeven van deze koers vormt de uitdaging!

Enschede in 2015

Verkeer en mobiliteit in Enschede 2015. Hoe ziet dat er uit? Rijden hele stromen mensen met de auto de stad in en uit, of is er sprake van file op de Hoogwaardig Openbaar Vervoer baan (HOV-baan). Met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen is één ding zeker: de mobiliteit en het verkeer zal ten opzichte van nu verder groeien.

Hoe willen we in de toekomst deze groei opvangen en ten koste waarvan? Twee scenario's.

Auto als basis voor bereikbaarheid

Hele stromen auto's rijden de stad binnen. Vanaf de A35 en A1 kan een dubbele afslag worden genomen richting het centrum van Enschede. De Hengelosestraat, Oldenzaalsestraat, Zuiderval en Deurningerstraat zijn tot aan de Singelring 2*2 rijstroken. Parallelwegen met enkele aansluitpunten zorgen voor een ontsluiting van de woongebieden langs deze verkeersaders.

De Singelring wordt ongelijkvloers gekruist. Op- en afritten maken een goede uitwisseling van verkeer op enkele punten mogelijk. Ook fietsvoorzieningen kruisen de Singelring ongelijkvloers. Vanaf de Singelring zijn de invalswegen als 2*1 rijstrook uitgevoerd. Via deze invalswegen worden de ondergrondse parkeervoorzieningen bij kantoren, winkels en voorzieningen ongehinderd bereikt.

Zowel voor werknemers als bezoekers is er parkeerruimte voldoende. De parkeertarieven zijn aanzienlijk toegenomen. Hiermee is mede de auto-infrastructuur gefinancierd. Bezoekers van het centrum hebben deze parkeertarieven graag over voor de goede bereikbaarheid van het centrum. Dit komt natuurlijk mede door het aantrekkelijke winkelareaal.



Bussen rijden met de stroom auto's mee. Er zitten voornamelijk scholieren en jongeren in. Aparte voorzieningen voor de bus zijn niet noodzakelijk. De snelheid en doorstroming van het autoverkeer zijn voldoende om ook de bussen op tijd te laten rijden. Op het station sluiten de bussen 1 maal per half uur aan op de intercitytreinen naar de rest van Nederland.

De vrijliggende fietsvoorzieningen langs de radialen worden voornamelijk bij goed weer gebruikt. Ook zij kruisen de Singelring ongelijkvloers. Daarnaast zijn er fietsroutes door de woongebieden gecreëerd. Langs deze routes staat nog wel groen. Deze routes worden meer gebruikt, met name ook door ouders die hun kinderen naar school brengen, en door bezoekers van het centrum.

Parkeerverwijssystemen en informatiepanelen verwijzen werknemers en bezoekers via de kortste of snelste route naar hun bestemming.

File op de HOV-baan

File op de doorstroommassen! Bussen staan aan de rand van de stad in de rij om de stromen reizigers op te vangen en naar het centrum te vervoeren. De fietsenstallingen en parkeerterreinen bij de doorstroommassen lopen vol. Werknemers stappen uit bij de kantoren of stappen over op de aansluitende doorstroommassen. Bezoekers worden naar het winkelhart van Twente gebracht.

De doorstroommassen worden geflankeerd door colonnes fietsers, ook op weg naar het centrum. Zij rijden uit de wind, over afgeschermd fietspaden. Zij stallen gratis en bewaakt hun fiets aan de randen van het centrum, waarna zij door het autovrije gebied naar hun bestemming wandelen.

Het station spuwt om de 10 minuten een stroom reizigers uit. Zij lopen het centrum in of stappen over op de doorstroommassen naar de vier windrichtingen. Zij worden aangevoerd met de hoogfrequente lichtrailvoertuigen uit het oosten en westen.

Gedurende de dag worden de parkeerplaatsen gevuld met auto's van bezoekers van het centrum uit de regio. Vlot steken zij de Singelring over om via de parkeerring een plaatsje te zoeken. Het afgestemde parkeertarief zorgt ervoor dat zij hier een plaats kunnen vinden. De route naar het centrum nam enige tijd in beslag, maar de aantrekkelijkheid van het winkelareaal maakt de reis meer dan goed.

Vanaf de A35 komen vanuit de regio werknemers de stad binnen. Zij die niet overstappen op het HOV vervolgen hun reis over de radialen. Vanaf de Singelring stromen zij door naar hun afslag. De routes door de woonwijken zijn vanwege de snelheidsremmende en verkeerscirculatie maatregelen geen alternatieve route meer. De verkeersveiligheid en -leefbaarheid maakt het wonen in Enschede nog steeds aantrekkelijk.

Ook de onbekende bezoekers van Enschede kunnen aan de rand van de stad hun keuze maken. Zij worden via elektronische panelen geïnformeerd over de vervoermogelijkheden, routes, reistijden en parkeergelegenheid. Een vergelijkbaar en gekoppeld systeem functioneert in de gehele netwerkstad.

Goederenstromen naar het stadshart en de wijkvoorzieningen worden vanaf de distributiecentra deels via ondergrondse systemen en deels via kleine elektrische voertuigen vervoerd.

Om het noodzakelijke autoverkeer nog beter te faciliteren wordt binnenkort een systeem van verblijfsduurheffing ingesteld in het binnensingelgebied. Na de goede resultaten van het systeem in vergelijkbare Europese steden, heeft Enschede de primeur in Nederland, andere Nederlandse steden volgen spoedig.



Beide scenario's lijken twee uitersten weer te geven. Op de lange termijn zijn beide scenario's in principe echter mogelijk. Het 'auto bereikbaarheidsscenario' gaat ten koste van groen, bestaande stedenbouwkundige kwaliteit en leefbaarheid in de stad, in dermate grote mate, dat dit binnen het gemeentelijke beleid geen reëel scenario is. Files op de doorstroommassen voor het HOV zal de komende jaren ook nog niet aan de orde zijn.

Beide scenario's bieden wel aanknopingspunten om richting te geven aan de actualisering van het mobiliteitsbeleid van de gemeente. In het voorliggende Mobiliteitsplan wordt daarom een mix gezocht tussen beide uitersten.

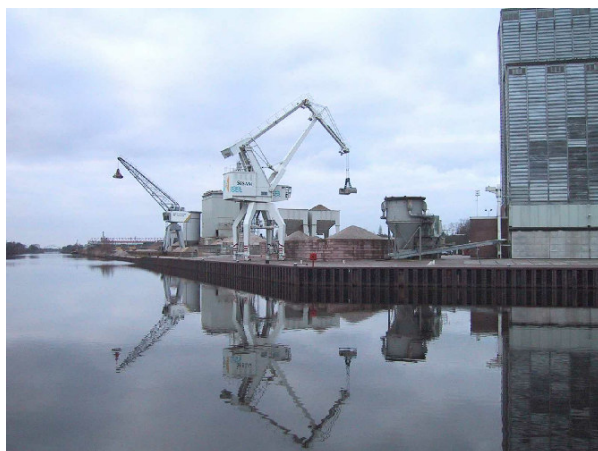
Informatie, openbaar vervoer, fiets- en overstapfaciliteiten, dosering en regulering, maar ook de auto zullen de komende 15 jaar in het Enschedese straatbeeld aanwezig zijn. Bereikbaarheid naar moment van de dag, aard van de verplaatsing, afhankelijk van de vervoerwijze en afhankelijk van de locatie zijn aspecten die in deze actualisering van het Mobiliteitsplan 1996-2005 nader op elkaar afgestemd worden, zodat Enschede ook in de verdere toekomst haar positie in de regio en Nederland behoudt.

Deze positie heeft betrekking op de aantrekkelijkheid van het winkelhart, concentratie van werkgelegenheid en stimulering van kennisintensieve en hoogwaardige bedrijvigheid, maar ook op een aantrekkelijke, verkeersleefbare en –veilige woonomgeving.



1 Inleiding

Het vigerende mobiliteitsbeleid van de gemeente Enschede, vastgelegd in het Mobiliteitsplan 1996-2005, is primair gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad (economisch kerngebied) van Enschede, door het beperken van de groeiende binnenstedelijke automobiliteit en stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer. Hiertoe is een samenhangend pakket van maatregelen ontwikkeld. Mede ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede-West (het 2e economisch kerngebied), zijn een aantal maatregelen in Enschede-West uitgevoerd (tunnel spoorlijn, ongelijkvloerse kruising Westerval).



In de huidige situatie doen zich reeds een aantal knelpunten ten aanzien van doorstroming van verkeer, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid voor. Met de groei van de automobiliteit, de verdere ontwikkeling van het centrum, Enschede-West en andere gebieden, zal in de (nabije) toekomst het aantal en de aard van knelpunten in de verkeerssituatie naar verwachting verder toenemen.

Ook in het Collegeprogramma 2002-2006 is aangegeven dat de bereikbaarheid voor Enschede in de komende jaren van belang is.

Kernpunten bereikbaarheid en mobiliteit in Collegeprogramma 2002-2006:

- het zo beperkt mogelijk houden van de afstand tussen woon- en werklocaties;
- het uitvoeren van een mobiliteitseffectrapportage bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
- verkeersveiligheid in woongebieden;
- verbetering van doorstroming door middel van geavanceerde systemen van verkeersmanagement en het zo nodig fysiek aanpassen van 50 km-wegen;
- voortzetten van het fietsbeleid;
- het ontwikkelen van een meer sturend parkeerbeleid, waardoor het gebruik van parkeergarages wordt gestimuleerd;
- openbaar vervoerverbindingen vanuit het noorden en westen van de regio naar de (binnen)stad worden op eigen banen gerealiseerd. Ook een tracé richting Lonneker-Oldenzaal is nodig. De HOV-banen Zuid en Oost worden geëvalueerd en de studie naar de Agglolijn wordt voortgezet.
- met als doel bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer wordt een experiment overwogen om samen met Connexxion tot gereduceerde tariefstelling te komen, in combinatie met meer haltes, op daarvoor het meest in aanmerking komende routes, dagen en/of tijdstippen.

Thans blijkt dat het gemeentelijke mobiliteitsbeleid op dit moment niet optimaal aansluit bij de huidige en toekomstige ruimtelijke situatie en mobiliteitsontwikkeling van Enschede. Daarom is een actualisatie van het Mobiliteitsplan thans gewenst.

De planhorizon van het Mobiliteitsplan 2004-2015 is de periode tot 2015. Dit beslaat de periode van de RO-visie en houdt in dat rekening is gehouden met de hierin geschetste ruimtelijke ontwikkelingen. In de komende planperiode zullen zich ongetwijfeld nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aandienen. Op het moment dat daar sprake van is zullen de consequenties van deze nieuwe ontwikkelingen op dat moment gekoppeld moeten worden aan de nu ontwikkelde doelen en inzichten ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort het vertrekpunt van het Mobiliteitsplan 2004-2015 geschetst; het betreft immers een actualisatie van het Mobiliteitsplan 1996-2005. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de huidige en te verwachten verkeerssituatie, waarna in hoofdstuk 4 de samenhang met andere beleidsterreinen wordt geschetst. In hoofdstuk 5 komen de doelen van het Mobiliteitsplan 2004-2015 aan bod, om in hoofdstuk 6 de verkeersstructuren in beeld te brengen. Hoofdstuk 7, 8 en 9 gaan respectievelijk in op de oplossingsrichtingen, de uitwerking hiervan in maatregelen en de kosten en prioritering van maatregelen. Hoofdstuk 10 tenslotte beschrijft de monitor van het Mobiliteitsplan 2004-2015.



2 Actualisatie Mobiliteitsplan

De ontwikkeling van het Mobiliteitsplan 2004-2015 begint niet vanaf nul, maar is een actualisatie van het vorige Mobiliteitsplan. De ruimtelijke ontwikkeling van Enschede, de visie op het gebruik van de auto, fiets en openbaar vervoer en het ontstaan van knelpunten in de verkeerssituatie, zowel qua verkeersveiligheid als qua verkeersafwikkeling leiden tot een noodzakelijke actualisatie van het Mobiliteitsplan 1996-2005. Uitgangspunt bij de actualisatie kan omschreven worden als 'behoud het goede, vernieuw waar gewenst'.

2.1 Behoud het goede

In het Mobiliteitsplan 1996-2005 was het verbeteren van de (Eu)regionale concurrentiepositie van Enschede de reden voor het streven naar een verbetering van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum voor bezoekers. Deze doelstelling blijft bij de actualisatie overeind.

De wijze waarop de bereikbaarheid van Enschede-Centrum in het Mobiliteitsplan 1996-2005 werd nagestreefd, was door het bieden van een alternatief voor met name het lokale autoverkeer in de vorm van (H)OV en fiets. Hierdoor wordt ruimte gemaakt voor bezoekers van buiten Enschede, waarvoor fiets en OV een minder goed alternatief is. Dit middel behoudt ook in het nu te ontwikkelen Mobiliteitsplan zijn waarde.

2.2 Vernieuw waar gewenst

Was in het huidige Mobiliteitsplan voornamelijk aandacht voor bezoekers van het centrum, met de ontwikkeling van de werkgelegenheid in het centrum is bij de actualisatie van het Mobiliteitsplan meer dan voorheen aandacht voor werknemers in het centrum van Enschede.

Aandacht voor werknemers is ook aan de orde in Enschede-West. In verband met de ruimtelijke ontwikkelingen daar (B&S-park, Kennispark) wordt in aanvulling op het Mobiliteitsplan 1996-2005 in het nieuwe Mobiliteitsplan de bereikbaarheid van Enschede-West als economisch kerngebied van Enschede toegevoegd.

Op landelijk niveau is meer dan voorheen aandacht voor de bereikbaarheid met de auto. Mobiliteit mag, ook automobilititeit. Dit betekent dat bij de oplossing van knelpunten en het streven naar een bepaalde verkeerssituatie de positie van de auto zeker weer aandacht heeft en behoeft. Zowel binnenstedelijk als buitenstedelijk is (beperkte) uitbreiding van de auto-infrastructuur weer een mogelijke oplossingsrichting.

Daarnaast is na het gereed komen van het Mobiliteitsplan 1996-2005 de discussie over Duurzaam Veilig verder uitgewerkt. Met de toename van het (sluip)verkeer in de verblijfsgebieden is de veiligheid en leefbaarheid daarmee prominenter op de agenda komen te staan, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Tenslotte zijn in het kader van het Mobiliteitsplan 1996-2005 diverse structuren voor auto, fiets en openbaar vervoer ontwikkeld. Deze worden in het kader van de actualisatie tegen het licht gehouden, maar dienen ook als vertrekpunt. Ook de in de parkeernota (Parkeerbeleid Gemeente Enschede, 1999) vastgestelde parkeernormen worden in het kader van het Mobiliteitsplan geactualiseerd. Net als in heel Nederland, staan deze parkeernormen ook in Enschede onder druk. Tenslotte worden uitgangspunten uit de (concept)fietsnota (1996) in het Mobiliteitsplan geïntegreerd en geactualiseerd.

Geconcludeerd kan worden dat de doelen en uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan 1996-2005 in hoofdlijnen gehandhaafd blijven bij de actualisatie. De actualisatie betreft met name een uitbreiding van de doelen in verband met de ruimtelijke ontwikkeling van Enschede en de gewijzigde ideeën ten aanzien van het autogebruik. Daarnaast bestaat de actualisatie uit het aanpassen van hoofdstructuren op basis van de structuren uit het Mobiliteitsplan 1996-2005 en het integreren van deelnota's tot één samenhangend geheel.



3 Ontwikkeling verkeerssituatie

Het actualiseren van het Mobiliteitsplan 1996-2005 is, zoals in de inleiding is aangegeven, mede ingegeven door het optreden van een aantal knelpunten in de verkeerssituatie. Ten gevolge van de verwachte ontwikkeling van de verkeerssituatie zullen de knelpunten aangepakt moeten worden. In dit hoofdstuk wordt nader ingezoomd op de verwachte ontwikkeling van de verkeerssituatie in Enschede en de omgeving en wat deze ontwikkeling betekent voor de huidige en toekomstig te verwachten knelpunten.

3.1 Evaluatie Mobiliteitsplan 1996-2005

In het kader van de actualisatie van het Mobiliteitsplan 1996-2005 zijn de maatregelen en de doelbereiking van het Mobiliteitsplan geëvalueerd. In een separate rapportage over de evaluatie van het Mobiliteitsplan 1996-2005 is nader ingegaan op de ontwikkeling van de verkeerssituatie in Enschede en de directe omgeving. De ontwikkeling van de hoeveelheid autoverkeer, de reistijd naar het centrum van Enschede per vervoerwijze en het aandeel auto, fiets en openbaar vervoer in de verplaatsingen is hierin opgenomen.

Conclusie uit de evaluatie en nadere analyse is, dat er in Enschede op het (interne) hoofdwegennet geen spectaculaire toename is van de hoeveelheid autoverkeer of de reistijd. Ook is het aandeel van auto, fiets en openbaar vervoer vrijwel gelijk gebleven.

In combinatie met de constatering dat op het provinciale en rijkswegennet wel een duidelijke toename te zien is van het autoverkeer kan dit erop duiden dat de Enschedese automobilist meer dan voorheen ervoor kiest om door de woonwijken te rijden in plaats van gebruik te maken van het hoofdwegennet.



In de toekomst, met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen zal de hoeveelheid autoverkeer sterker toenemen, zo blijkt uit de verkenningen met het verkeersmodel. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling voor zowel auto, fiets en openbaar vervoer als de verkeersveiligheid verder onder druk komen te staan. Het huidige aantal knelpunten zal verder toenemen en ook de aard van de problematiek zal vergroten.



3.2 Knelpunten in de huidige en toekomstige verkeerssituatie

3.2.1 Objectief en subjectief

Een discussie over knelpunten (van verkeer) kan niet gevoerd worden zonder in te gaan op de aspecten objectief en subjectief. Is 10.000 motorvoertuigen per etmaal druk? Is een reistijd naar het centrum van 15 minuten met de auto lang? En met de fiets, is 15 minuten dan lang? Is een situatie ook veilig als er weinig ongevallen gebeuren? Hoe snel rijdt doorstroming? Dit zijn allemaal vragen die ingevuld worden tegen een bepaalde achtergrond. De achtergrond kan verschillen per persoon, per locatie, per tijd en per motief.

Het zo helder mogelijk omschrijven van deze aspecten biedt aanknopingspunten om gericht knelpunten aan te pakken en om het effect van maatregelen te beoordelen. Bij het hoofdstuk over de monitoring van het mobiliteitsbeleid is hier nader op ingegaan.

3.2.2 Hoofdlijnen knelpunten

Uit de analyse van de verkeersgegevens komen een aantal knelpunten naar voren in de huidige verkeerssituatie, die in de toekomstige situatie naar verwachting nog zullen verergeren. De gesignaleerde knelpunten hebben in belangrijke mate te maken met het hoofdwegennet en het autoverkeer. Dergelijke knelpunten zijn ook het meest zichtbaar: een rij van 50 auto's voor een verkeerslicht is zichtbaarder dan 50 fietsers voor datzelfde verkeerslicht. Het probleem (bijvoorbeeld bereikbaarheid van het centrum) lijkt voor beide vervoerwijzen even groot, maar omdat 50 auto's meer ruimte en tijd innemen, is het probleem van het autoverkeer groter/moeilijker op te lossen.

Naast de knelpunten op het hoofdwegennet bestaan en ontstaan ook knelpunten voor de fiets, OV en knelpunten in de verblijfsgebieden. In de diverse gevoerde discussies zijn tenslotte ook knelpunten genoemd die meer in de sfeer van oplossingsrichtingen liggen. Het ontbreken van bepaalde infrastructuur is genoemd als knelpunt, omdat dit een ander knelpunt in het hoofdwegennet kan oplossen.

Samengevat hebben de knelpunten betrekking op:

1. Doorstroming autoverkeer (Centrumring, Singelring, invalswegen);
2. Ontsluiting (woon)gebieden op hoofdwegennet;
3. Doorstroming openbaar vervoer;
4. Leefbaarheid en verkeersveiligheid (o.a. Zuidlus, verblijfsgebieden);
5. Ontbreken en kwaliteit fietsroutes (met name door centrum);
6. Prijs en kwaliteit OV (frequentie, haltes/voorzieningen);
7. Consequenties verdere ruimtelijke ontwikkelingen op verkeerssituatie (Muziekkwartier, B&S-park, GO-planet, Kennispark);
8. Parkeren woongebieden.

Bij de ontwikkeling van de doelen van het Mobiliteitsplan 2004-2015 en de uitwerking hiervan in oplossingsrichtingen en maatregelen zijn de knelpunten betrokken.



4 Mobiliteit in haar omgeving

Mobiliteit en verkeer zijn geen op zichzelf staande zaken. Mobiliteit komt voort uit een scala van activiteiten en het verkeer heeft invloed op de omgeving, zowel qua beleving als fysiek.

In diverse gemeentelijke nota's en studies worden mobiliteit en verkeer, bereikbaarheid en leefbaarheid genoemd als zijnde een gevolg, voorwaardenscheppend of bedreigend voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen, groen en milieu. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de samenhang tussen de diverse aspecten, zonder hierin uitputtend te zijn. Hierbij worden een aantal aandachtspunten en prioriteiten aangegeven die als uitgangspunt dienen voor het Mobiliteitsplan 2004-2015.

Tijdens de ontwikkeling van het Mobiliteitsplan is gebleken dat op het gebied van bovengenoemde beleidsterreinen beleid is vastgesteld, dat soms op gespannen voet staat met elkaar. Op het niveau van beleidsuitgangspunten is dit vaak niet zichtbaar. Bij de uitwerking van het beleid in concrete projecten en maatregelen komt dit wel naar voren.

In het kader van het Mobiliteitsplan 2004-2015 worden maatregelenpakketten ontwikkeld. Op het moment dat raakvlakken en tegenstrijdigheden met andere beleidsterreinen ontstaan, zal dit zoveel mogelijk worden aangegeven, alsmede de consequenties hiervan voor zowel mobiliteit en verkeer als het aanpalende beleidsterrein.

Naast bovengenoemde samenhang tussen verschillende beleidsterreinen heeft het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid daarnaast te maken met beleid van andere overheden. Het rijk, de provincie en de regio ontwikkelen beleid dat richting kan geven aan of consequenties heeft voor het gemeentelijke beleid. In Bijlage 12 wordt kort ingegaan op het beleid van deze hogere overheden.

4.1 Ruimtelijke en economische ontwikkelingen en verkeer

Verkeer en mobiliteit is over het algemeen geen doel op zich, maar een afgeleide activiteit. Om te kunnen werken, winkelen, bezoeken en recreëren verplaatsen we ons. Wordt er meer gewerkt en gewinkeld, dan neemt het aantal verplaatsingen toe. Ook het toenemen van het aantal woningen en inwoners leidt tot meer verkeer en mobiliteit. Naast het aantal activiteiten is ook een ontwikkeling te zien in de ruimtelijke spreiding van de activiteiten. Deze spreiding neemt toe, waardoor ook een toename van het verkeer te zien is. Verkeer is derhalve een afgeleide van ruimtelijke en economische ontwikkelingen & activiteiten.

Anderzijds wordt bereikbaarheid vaak als voorwaarde gezien om ruimtelijke en economische ontwikkelingen te realiseren. Zo wordt in de Toekomstvisie Enschede 2010/2030 het op peil houden van de bereikbaarheid gezien als voorwaarde voor 'het versterken van de Euregionale concurrentiepositie van Enschede'.

Bereikbaarheid is hierin niet nader gedefinieerd, maar hangt in ieder geval nauw samen met de hoeveelheid verkeer, reistijd, kosten en moeite/gemak. Ook in de discussies rondom een eventuele ijsbaan in de Kanaalzone en de realisatie van het Muziekkwartier is bij de locatiekeuze bereikbaarheid één van de aspecten die een rol speelt.



In aansluiting hierop kan infrastructuur niet alleen als voorwaardenscheppend worden gezien, maar zelfs als sturend c.q. initiërend ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. Infrastructurele voorzieningen kunnen leiden tot ruimtelijke ontwikkelingen op een bepaalde plaats.

In de toekomstvisie en RO-visie van de gemeente Enschede zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede voor de komende 10 tot 15 jaar aangegeven. Hieruit blijkt dat met name aan de westzijde van de stad een sterke toename van de werkgelegenheid is gepland. Samen met het centrum van Enschede vormt Enschede-West een belangrijk economisch kerngebied.

Vanwege:

1. Het belang van een goede bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West voor de concurrentiepositie van Enschede in de (Eu)regio.
2. De consequenties van ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, kantoren, voorzieningen en bedrijvigheid) voor de verkeerssituatie op het gemeentelijke hoofdwegennet en hiermee op de bereikbaarheid van Enschede.

kunnen voor het Mobiliteitsplan 2004-2015 de volgende prioriteiten/aandachtspunten worden vastgesteld:

- bereikbaarheid Enschede-Centrum voor bezoekers en werknemers;
- bereikbaarheid Enschede-West voor werknemers;
- bereikbaarheid ten gevolge van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Bovenstaande prioriteiten en aandachtspunten nemen niet weg dat de bereikbaarheid van andere ontwikkelingen en locaties ook van belang zijn en aandacht behoeven. Wel betekent dit dat bij de ontwikkeling van maatregelen het Mobiliteitsplan 2004-2015 zich met name zal richten op de bovengenoemde gebieden.

Bij het formuleren van doelstellingen en het ontwikkelen van maatregelenpakketten is op deze aspecten nader ingegaan.



4.2 Milieu en verkeer

Naast een duidelijke relatie met economische en ruimtelijke ontwikkelingen, heeft mobiliteit en verkeer ook een relatie met milieu. In deze relatie is mobiliteit en verkeer de veroorzaker van milieuhinder. De milieuaspecten die een directe relatie met verkeer hebben zijn lucht- en geluidhinder.

Ten gevolge van uitlaatgassen uit (vracht)auto's en autobussen ontstaat rondom de wegen luchtverontreiniging. Hoe meer gemotoriseerd verkeer, des te meer luchtverontreiniging. Hetzelfde geldt voor geluidhinder.

Door het stimuleren van milieuvriendelijke vervoerwijzen, zoals het openbaar vervoer en de fiets kan de milieu-overlast ten gevolge van het verkeer worden verminderd. Ook het verlagen van de snelheid werkt positief op het beperken van de milieuhinder.

Tenslotte kan op structuurniveau een verbetering van de milieukwaliteit worden nagestreefd. Door een keuze van de locatie van gebouwen en voorzieningen en ontwikkelingen langs ontsluitingsroutes kan milieuhinder worden beperkt. Ook het concentreren van parkeren in woonwijken en het hiermee creëren van autovrije en -luwe straten werkt positief op het gebied van milieuhinder.

De bovengeschetste milieuhinder heeft een duidelijke relatie met de leefbaarheid in de verblijfsgebieden/woonwijken en rondom het hoofdwegennet.

Vanwege:

1. de samenhang tussen milieu enerzijds en verkeersleefbaarheid anderzijds,

kunnen voor het Mobiliteitsplan 2004-2015 de volgende prioriteiten en aandachtspunten worden vastgesteld:

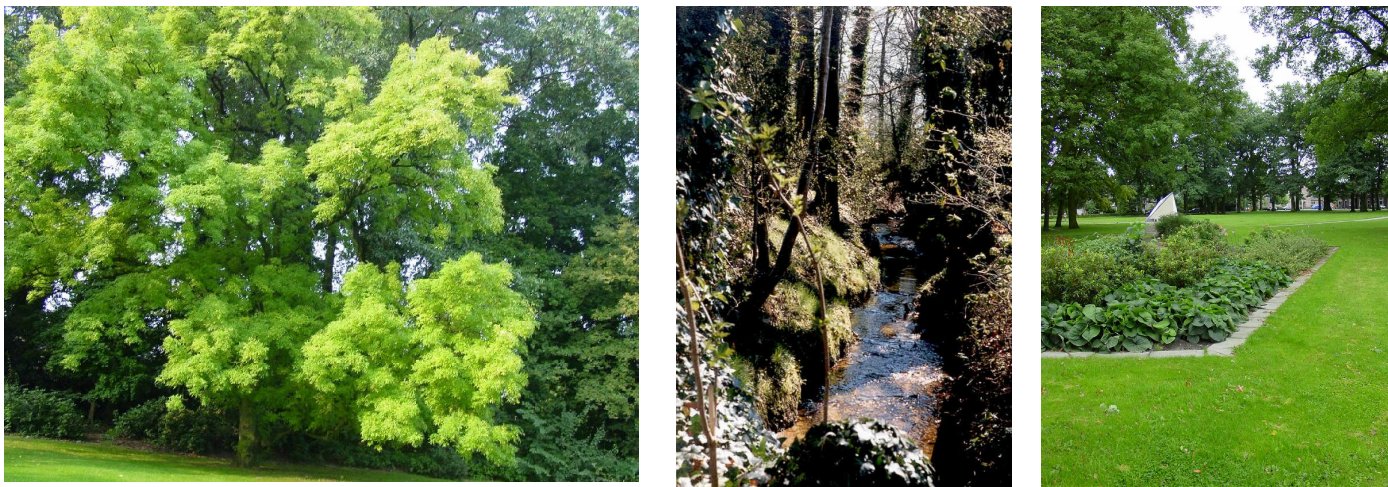
- verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden;
- stimuleren milieuvriendelijke vervoerwijzen.

De mogelijke uitwerking hiervan sluit aan bij de opzet van het Toetsingskader Milieukwaliteit en is opgenomen in de bijlagen.

4.3 Groen en verkeer

Mobiliteit en verkeer hebben tenslotte ook een duidelijke relatie met het groene gebied rondom en de structuur binnen Enschede. Enschede is een groene stad. Zowel binnen de stad als in het gebied eromheen liggen parken, landgoederen en fraaie landschappen. Dit groen vormt een belangrijke kwaliteit van het wonen en leven in Enschede. Dit groen heeft niet alleen betrekking op gras of bomen, maar op het totaal van de flora en fauna.

Op het moment dat infrastructuur-uitbreiding plaats moet vinden, vormt deze groene kwaliteit echter een beperking. Nieuwe infrastructuur rondom de stad doorsnijdt in 9 van de 10 gevallen kwetsbaar, kostbaar groen. (Het kan auto-infrastructuur, maar ook HOV-assen en fietsvoorzieningen betreffen). Ook binnenstedelijke uitbreiding van het hoofdwegennet raakt vaak de hoofdgroenstructuur.



Vanwege:

1. de groene kwaliteit van Enschede zowel rondom als in de stad,

kan voor het Mobiliteitsplan 2004-2015 de volgende aandachtspunten worden vastgesteld:

- aandacht voor c.q. betrekken van de kwaliteit van het groen in de afweging tot uitbreiding van nieuwe infrastructuur;
- toetsing bij aanleg van infrastructuur aan de flora- en faunawet en de vogel- en habitatrichtlijn.

Samenvattend blijkt de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van Enschede accenten te leggen op een goede bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West als economische kerngebieden van Enschede. Vanuit de wens van een goede bereikbaarheid van deze kerngebieden wordt de vraag naar wat de consequenties van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op deze bereikbaarheid steeds belangrijker. Vanuit de leefbaarheid in verblijfsgebieden kan het stimuleren van fiets en OV en het bundelen van autoverkeer op het hoofdwegennet als kernpunt worden genoemd. Bij de uitbreiding en inpassing van nieuwe auto-, fiets- en OV-infrastructuur speelt de groene kwaliteit van Enschede een belangrijke rol.



5 Doelen Mobiliteitsplan 2004-2015

Op grond van de hoofddoelstelling uit de Toekomstvisie voor Enschede, het Mobiliteitsplan 1996-2005 en de beschouwingen in hoofdstuk 2, 3 en 4, is de doelstelling voor het Mobiliteitsplan 2004-2015 opgesteld. Deze doelstelling bestaat uit een hoofddoel en drie subdoelen.

5.1 Hoofddoel en subdoelen

De hoofddoelstelling voor het Mobiliteitsplan 2004-2015 luidt:

"Het op peil houden van de bereikbaarheid van Enschede-West en Enschede-Centrum, beide als economische kerngebieden van Enschede, alsmede het op peil houden van de leefbaarheid in de verblijfsgebieden, zowel binnen de bebouwde kom als in het buitengebied."

Deze 'gebiedsgerichte' hoofddoelstelling omvat drie subdoelen, te weten (in willekeurige volgorde):

1. het op peil houden van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum voor bezoekers uit Enschede, de regio en Duitsland, alsmede voor werknemers in het centrum;
2. het op peil houden van de bereikbaarheid van Enschede-West voor werknemers uit de regio en uit Enschede;
3. het op peil houden van de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen verblijfsgebieden voor bewoners en bezoekers.

Kanttekening

Tussen de drie thema's/subdoelen bestaat een zekere wisselwerking. Dit betekent dat maatregelen ten behoeve van het ene onderdeel zowel positieve als negatieve consequenties kunnen hebben voor het andere onderdeel. Zo levert het verbeteren van de doorstroming op bijvoorbeeld de singels een positieve bijdrage aan zowel het op peil houden van de leefbaarheid binnen verblijfsgebieden doordat het meer verkeer uit de wijken haalt, als aan de bereikbaarheid voor bezoekers van het centrum uit de regio. Het sec weren van doorgaand verkeer uit verblijfsgebieden daarentegen kan leiden tot een positieve bijdrage ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden, maar ook tot meer verkeer op de hoofdverkeersstructuur, waardoor de bereikbaarheid van bijvoorbeeld Enschede-West of Enschede-Centrum verder onder druk komt te staan.

Hoe nu om te gaan met deze wisselwerking? In principe zijn de drie doelen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid even belangrijk. Op het moment dat echter sprake is van maatregelen die een tegengesteld effect hebben (bijvoorbeeld leefbaarheid woonwijken versus doorstroming hoofdwegen), zal een keuze gemaakt moeten worden welk doel voorrang heeft.

Uitgangspunt bij de beoordeling van effecten van maatregelen is dat de bereikbaarheid van Enschede-West en Enschede-Centrum bij de onderlinge beoordeling belangrijker is dan de leefbaarheid in de verblijfsgebieden. Randvoorwaarde hierbij is dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.



Voorbeeld prioriteiten doelen

Maatregelen in verblijfsgebieden ter verbetering van de leefbaarheid (en verkeersveiligheid) kunnen bijvoorbeeld gericht zijn op het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in de verblijfsgebieden, op het verlagen van de snelheid, of op het veilig faciliteren van de relatief grote hoeveelheid verkeer. Het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in de verblijfsgebieden kan leiden tot een slechtere verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Vanuit het oogpunt vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn wel maatregelen noodzakelijk.

In dat geval zal de maatregel die de snelheid van het autoverkeer verlaagt te prefereren zijn boven de maatregel die de hoeveelheid autoverkeer op het hoofdwegennet verhoogt. Een ander alternatief is het faciliteren van het autoverkeer. Dit vraagt mogelijk om fietsvoorzieningen en aparte oversteekvoorzieningen van de relatief drukke erftoegangswegen.

Pas op het moment dat er geen maatregelen mogelijk zijn die een verkeersveilige situatie op de erftoegangswegen garanderen, zijn stringente maatregelen toegestaan die de hoeveelheid autoverkeer op het hoofdwegennet doen toenemen en de verkeersafwikkeling verminderen.

5.2 Verschillen in type subdoelen

De subdoelen uit paragraaf 5.1 hebben betrekking op gebieden (centrum, west, verblijfsgebieden) en doelgroepen (bezoekers, werknemers en bewoners). Een belangrijk verschil tussen de subdoelen betreft het aspect dat van belang is: bereikbaarheid enerzijds en verkeersveiligheid en leefbaarheid anderzijds.

Voor Enschede-Centrum en Enschede-West ligt het accent op de bereikbaarheid; hoe kom ik naar deze gebieden. Voor de verblijfsgebieden/woongebieden ligt het accent op leefbaarheid en verkeersveiligheid; hoe zorg ik ook vanuit verkeersoptiek voor een aangenaam verblijfsklimaat in een gebied. Dit verschil in gebieden en accenten leidt tot een onderscheid in uitwerking van de subdoelen.

Bovenstaande neemt niet weg dat ook in Enschede-Centrum en (in mindere mate) Enschede-West leefbaarheid en verkeersveiligheid van belang zijn. Voor wat betreft deze aspecten behoren deze gebieden tot de verblijfsgebieden. De uitwerking van het subdoel leefbaarheid en verkeersveiligheid in verblijfsgebieden heeft vanuit die optiek dan ook direct betrekking op Enschede-Centrum en Enschede-West.

5.3 Nadere concretisering subdoelen

In de diverse subdoelen wordt gesproken over bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en over werknemers, bewoners en bezoekers. Wat houden deze termen in, op welk moment van de dag is een en ander van belang, wat zijn de mogelijkheden om het een en ander te beïnvloeden en ten koste van wat? Zonder een duidelijk antwoord op deze vragen is het niet mogelijk om gericht naar oplossingen te zoeken. Daarom worden in deze paragraaf de subdoelen nader geconcretiseerd.

5.3.1 Subdoel bereikbaarheid

In tabel 5.1 zijn de belangrijkste kenmerken van bezoekers en werknemers in het centrum van Enschede en werknemers van Enschede-West opgenomen. Bezoekers van het centrum van Enschede reizen voornamelijk overdag, terwijl de werknemers van zowel Enschede-Centrum als Enschede-West over het



algemeen in de ochtendspits en avondspits reizen. De bezoekerspiek ligt derhalve op een ander moment van de dag dan de woon-werk-piek. Bij de ontwikkeling van maatregelen en het beoordelen van de pieken kan dit verschil van wezenlijk belang zijn.

Ook de verblijfsduur en de frequentie van reizen verschilt tussen bezoekers en werknemers. Dit biedt net als het verschil in periode van reizen ook aanknopingspunten bij de ontwikkeling van maatregelen.

Tenslotte is het (mogelijke) gebruik van infrastructuur van auto, fiets en openbaar vervoer deels verschillend voor bezoekers en werknemers en voor mensen uit de regio en uit Enschede zelf. Infrastructurele maatregelen op bijvoorbeeld de Centrumring dragen hierdoor minder bij aan de bereikbaarheid van Enschede-West dan maatregelen op de Singelring.

	Bezoekers centrum		Werknemers centrum		Werknemers west	
Afkomstig uit	Enschede	Regio	Enschede	Regio	Enschede	Regio
Tijd van reizen	overdag	overdag	spitsen	spitsen	spitsen	spitsen
Piekperiode	overdag/zaterdagmiddag	zaterdagmiddag	avondspits	avondspits	avondspits	avondspits
Verblijfsduur	korter dan 3uur	korter dan 3uur	langer dan 4uur	langer dan 4uur	langer dan 4uur	langer dan 4uur
Frequentie	1 à 3 maal per week	1 à 2 maal per week	3 à 5 maal per week	3 à 5 maal per week	3 à 5 maal per week	3 à 5 maal per week
Gebruik auto- infrastructuur	woonstraten, invalswegen centrumring	invalswegen centrumring	woonstraten invalswegen centrumring	invalswegen centrumring	woonstraten invalswegen centrumring	invalswegen singelring
Gebruik fiets- infrastructuur	invalswegen woonstraten		invalswegen woonstraten		woonstraten singelring centrumring	
Gebruik (H)OV	HOV en OV	P&R i.c.m. HOV	HOV en OV	P&R i.c.m. HOV	HOV en OV	P&R i.c.m. HOV

Tabel 5.1: Motieven in relatie tot kenmerken van reizen

5.3.2 Subdoel verkeersveiligheid en leefbaarheid

Binnen de verblijfsgebieden is sprake van een diversiteit aan vervoerwijzen. De verkeersveiligheid en leefbaarheid kan op verschillende wijzen worden nagestreefd. Het wensbeeld van de verkeerssituatie in de verblijfsgebieden bevat de volgende onderdelen:

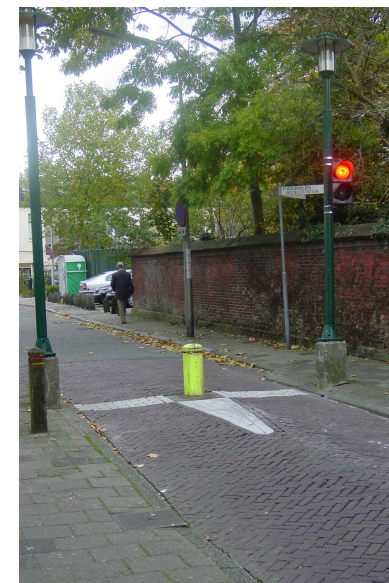
1. Beperking doorgaand/sluijverkeer;
2. Beperkte hoeveelheid autoverkeer;
3. Lage snelheid autoverkeer;
4. Voldoende parkeervoorzieningen;
5. Aanwezigheid openbaar vervoer;
6. Aanwezigheid goede fietsvoorzieningen.

Autoverkeer is een relatief onveilige vervoerwijze, zeker in gebieden waar van alles rondom een weg gebeurt. Aangepast verkeersgedrag (lage snelheid, alert op activiteiten rondom de weg) van automobilisten is in dergelijke gebieden noodzakelijk. Doorgaand/sluijverkeer heeft als eigenschap dat het minder belang/interesse heeft in het gebied waardoor men rijdt. Men is meer gericht op de bestemming, veel minder op de route.

Het beperken van doorgaand/sluijverkeer en het beperken van het autoverkeer binnen verblijfsgebieden draagt derhalve bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de verblijfsgebieden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Het beperken van de maximum snelheid in verblijfsgebieden draagt ook bij aan de verkeersveiligheidssituatie en leefbaarheid. De geluidsoverlast wordt hierdoor teruggedrongen. Daarnaast wordt de oversteekbaarheid van wegen beter, net als de uitwisseling van de diversiteit aan verkeerssoorten.

Het aanwezig zijn van voldoende parkeervoorzieningen in de verblijfsgebieden draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in de wijk. Fout parkeren en dergelijke wordt hiermee voorkomen. Dit foutparkeren kan leiden tot onoverzichtelijke, onduidelijke en gevaarlijke situaties. Indien er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, wordt foutparkeren tegengegaan en wordt hierdoor de verkeersveiligheid verbeterd.



6 Huidige en gewenste hoofdverkeersstructuur

6.1 Huidige hoofdverkeersstructuur

De hoofdverkeersstructuur van Enschede bestaat uit een totaal van wegen, parkeervoorzieningen, openbaar vervoer as(sen), fietsvoorzieningen en voetpaden. In de huidige situatie maken de fiets, het openbaar vervoer en de auto voornamelijk gebruik van dezelfde wegen. Voor het HOV is richting het zuiden en oosten al wel aparte infrastructuur gereed of in ontwikkeling. Voor de fietser bestaan wel voorzieningen zoals fietsstroken of vrijliggende fietspaden, maar deze lopen veelal langs/over de hoofdstructuur voor de auto. Ondervindt het autoverkeer vertraging op het hoofdwegennet, dan leidt dat indirect danwel direct tot vertraging voor OV en bij verkeersregelingen ook voor de fiets. De auto-infrastructuur is het onderdeel van de verkeersstructuur waar de hoeveelheid verkeer dan ook fysiek tot problemen leidt.

Het functioneren van de auto(infra)structuur is hiermee sterk bepalend voor het functioneren van de verkeersstructuur (auto, fiets en OV) als geheel. Daarom wordt allereerst kort ingegaan op het functioneren van deze autostructuur en hiermee in hoofdlijnen ook op het functioneren van de totale hoofdverkeersstructuur.

6.1.1 Functioneren auto(infra)structuur

De auto-hoofdstructuur (maar ook de hoofdwegen voor OV en fiets) bestaat uit de invalswegen van de stad, de Singelring en de Centrumring/Parkeerring (zie Bijlage 4). De invalswegen zorgen er voor dat verkeer Enschede binnen kan komen en kan verlaten. De Centrumring/Parkeerring zorgt voor de directe ontsluiting van het centrum en de daar gelegen parkeervoorzieningen. De Singelring vormt de schakel tussen de invalswegen onderling en tussen de invalswegen en de centrumring: de Singelring heeft hiermee een centrale rol in de verkeerssituatie en de verkeersafwikkeling. De (deels aanwezige) buitenring (in de vorm van de A35/Broekheurnering/Auke Vleerstraat) vormt ook een schakel tussen de invalswegen en verdeelt het externe verkeer over de stad, danwel verbindt het ene stadsdeel met het andere.



De Singelring zorgt voor het verzamelen en verdelen van het verkeer van buiten naar binnen, van binnen naar buiten, van oost naar west en van noord naar zuid. Het is tevens de ring waar auto, fietsers en openbaar vervoer andere hoofdstromen van het autoverkeer kruisen. Op de invalswegen lopen de stromen van auto, fiets en OV (met name in de spits) nog grotendeels in dezelfde richting. Op de kruising van de invalswegen met de Singelring ontstaan de grootste conflicten.

In de huidige situatie is de Singelring in de ochtendspits en avondspits zwaar belast. Dit zorgt voor vertragingen voor auto, fiets en openbaar vervoer. Vanwege deze zwaar belaste Singelring wordt verkeer verdrongen naar de Centrumring/Parkeerring en het onderliggende wegennet. De modelberekeningen geven dit ook aan. Dit leidt naast problemen in de verkeersafwikkeling op bijvoorbeeld de Centrumring tot verkeersonveilige situaties in woonwijken vanwege een toename van sluipverkeer.

6.2 Toekomstige hoofdverkeersstructuur

6.2.1 Lange termijn streefbeeld

Gelet op de verwachte toename van de verkeersstromen op het Enschedese wegennet bij realisatie van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen kan men onderkennen dat Enschede op termijn te maken krijgt met congestieproblemen zoals thans in de Randstad. De in paragraaf 6.1 beschreven hoofdstructuur voor het autoverkeer zal ook op de lange termijn als zodanig blijven functioneren. In aanvulling hierop is een uitbreiding van de buitenring met de Auke Vleerstraat wenselijk. In lijn met het raadsbesluit van 12 mei 2003 wordt vanwege kosteneffectiviteit afgezien van het realiseren van een derde ring aan de noordwestzijde van Enschede, met name gericht op het externe autoverkeer naar Enschede-West.

De bereikbaarheid voor autoverkeer op het huidige niveau houden kan op de lange termijn alleen door zeer grootschalige, ruimte-intensieve ingrepen, zowel binnen- als buitenstedelijk. Structureel verbreden van de invalswegen, ongelijkvloerse kruisingen met de Singelring, realisatie van een volledige 3e ring zijn maatregelen die passen bij een dergelijke auto-bereikbaarheid. Gelet op de stedenbouwkundige en landschappelijke implicaties van dergelijke grootschalige ingrepen gaat het Mobiliteitsplan 2004-2015 hier niet van uit.



Een duurzame, structurele bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West moet derhalve nagestreefd worden door, in lijn met het huidige Mobiliteitsplan 1996-2005, meer gebruik te laten maken van fiets en (H)OV. Een gegarandeerde doorstroming en bereikbaarheid kan met deze beide vervoerwijzen wel bereikt worden zonder de benodigde grootschalige ingrepen ten behoeve van de autobereikbaarheid. Dit zijn twee structurele vervoerwijzen die de bereikbaarheid, ook gedurende de spitsen, op peil kunnen houden.



Naast infrastructurele aanpassingen voor fiets en OV bieden met name (innovatieve) systemen ten behoeve van doorstroming van deze vervoerwijzen, zoals informatie over reistijden, voorzieningen bij haltes en stallingen in combinatie met informatie over parkeren, tarieven en dergelijke goede aanknopingspunten voor een structurele bereikbaarheid.

6.2.2 Korte termijn

De ontwikkelingen op de langere termijn nemen niet weg dat op de korte en middellange termijn de bereikbaarheid voor het autoverkeer verbeterd kan worden door het beter benutten van huidige infrastructuur (Utopia Spot, prioriteiten bij verkeersregelingen), het beprijzen van auto/infrastructuur (differentiatie van parkeertarieven naar tijd, plaats en duur) en het (beperkt) bouwen/aanpassen van infrastructuur (P&R, verbetering doorstroming op kruispunten door uitbreiding kruispunten) en dergelijke.



Op korte termijn, in de periode dat de alternatieven voor het autoverkeer verder ontwikkeld worden, is het streven derhalve het verbeteren van de autobereikbaarheid.

7 Basis oplossingsrichtingen

7.1 Algemene aspecten

De alternatieve vervoerwijzen voor de auto, zijnde de fiets en het openbaar vervoer, zijn de vervoerwijzen waar het Mobiliteitsplan 2004-2015 zich qua bereikbaarheid op de langere termijn op moet richten. Het stimuleren van fiets en openbaar vervoer heeft meerdere positieve kanten:

1. Het zijn de vervoerwijzen waarmee op de lange termijn een bepaalde mate van bereikbaarheid gegarandeerd kan worden.
2. Het meer gebruiken van deze vervoerwijzen schept ruimte voor de automobilisten die het alternatief van fiets en openbaar vervoer niet hebben.
3. Het zijn relatief veilige en milieuvriendelijke vervoerwijzen:
 - a. Omdat voornamelijk voor de verplaatsingen binnen Enschede de fiets en het openbaar vervoer een alternatief zijn, heeft dit een extra gunstig effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden.

Bovenstaande neemt niet weg dat op de korte termijn enkele knelpunten ten aanzien van het autoverkeer verbeterd kunnen worden. Op de lange termijn is een gegarandeerde autobereikbaarheid in de spitsen geen optie meer, omdat ervoor gekozen is om geen grootschalige buitenstedelijke infrastructuur te realiseren, evenmin als dit binnenstedelijk gewenst is. Sturen, doseren en informeren met als doel het beter benutten van bestaande infrastructuur en stimuleren van gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt daarom steeds belangrijker.

Een ander aspect dat voor het zoeken naar oplossingsrichtingen van belang is, is het type maatregelen dat wordt getroffen. Hiervoor zijn in de Nota Mobiliteit de termen benutten, beprijsen en bebouwen gehanteerd. Er wordt eerst gekeken naar hoe de infrastructuur beter benut kan worden, dan hoe met beprijsen van vervoerwijzen het gewenste resultaat bereikt kan worden, en pas als laatst wordt het bouwen van nieuwe infrastructuur ingezet.

Binnen het Mobiliteitsplan wordt deze volgorde als cyclisch gezien. Via benutten (bijvoorbeeld Utopia Spot en dynamische route-informatie) en beprijsen (parkeertarieven, hartje stad tarief openbaar vervoer, gratis fietsenstallingen centrum) wordt gekeken naar bouwen (HOV-assen, aanpassen kruispunten singels), waarna met de nieuwe infrastructuur weer begonnen wordt met het benutten (bijvoorbeeld Sabimos, uitbreiding Utopia Spot, doseren en reguleren), beprijsen (bijvoorbeeld differentiatie parkeertarieven, proeven tarieven openbaar vervoer, overstap P&R) en (uit)bouwen (bijvoorbeeld Auke Vleerstraat).





7.2 Kenmerken reizigers en vervoerwijzen per gebied

In tabel 7.1 zijn de belangrijkste kenmerken van reizigers van en naar het centrum en naar Enschede-West weergegeven. Deze tabel is gelijk aan tabel 5.1, maar is uitgebreid met mogelijke alternatieve vervoerwijzen en met aspecten waar de reiziger gevoelig voor is.

Afkomstig uit	Bezoekers centrum		Werknemers centrum		Werknemers west	
	Enschede	Regio	Enschede	Regio	Enschede	Regio
Tijd van reizen	overdag	overdag	spitsen	spitsen	spitsen	spitsen
Piekperiode	overdag/zaterdagmiddag	zaterdagmiddag	avondspits	avondspits	avondspits	avondspits
Verblijfsduur	korter dan 3 uur	korter dan 3 uur	langer dan 4 uur	langer dan 4 uur	langer dan 4 uur	langer dan 4 uur
Frequentie	1 à 3 maal per week	1 à 2 maal per week	3 à 5 maal per week	3 à 5 maal per week	3 à 5 maal per week	3 à 5 maal per week
Gebruik auto- infrastructuur	woonstraten, invalswegen centrumring	invalswegen centrumring	woonstraten invalswegen centrumring	invalswegen centrumring	woonstraten invalswegen centrumring	invalswegen singelring
Gebruik fiets- infrastructuur	invalswegen woonstraten		invalswegen woonstraten		woonstraten singelring centrumring	
Gebruik (H)OV	HOV en OV	P&R i.c.m. HOV	HOV en OV	P&R i.c.m. HOV	HOV en OV	P&R i.c.m. HOV
Alternatieve vervoerwijzen	fiets OV	P&R i.c.m. HOV	fiets OV	P&R i.c.m. HOV	fiets OV	P&R i.c.m. HOV
Gevoelig voor	parkeertarief reistijdverhouding	veiligheid P&R	parkeertarief reistijdverhouding	parkeertarief veiligheid P&R	parkeertarief reistijdverhouding	parkeertarief veiligheid P&R

Tabel 7.1: Motieven in relatie tot kenmerken van reizen

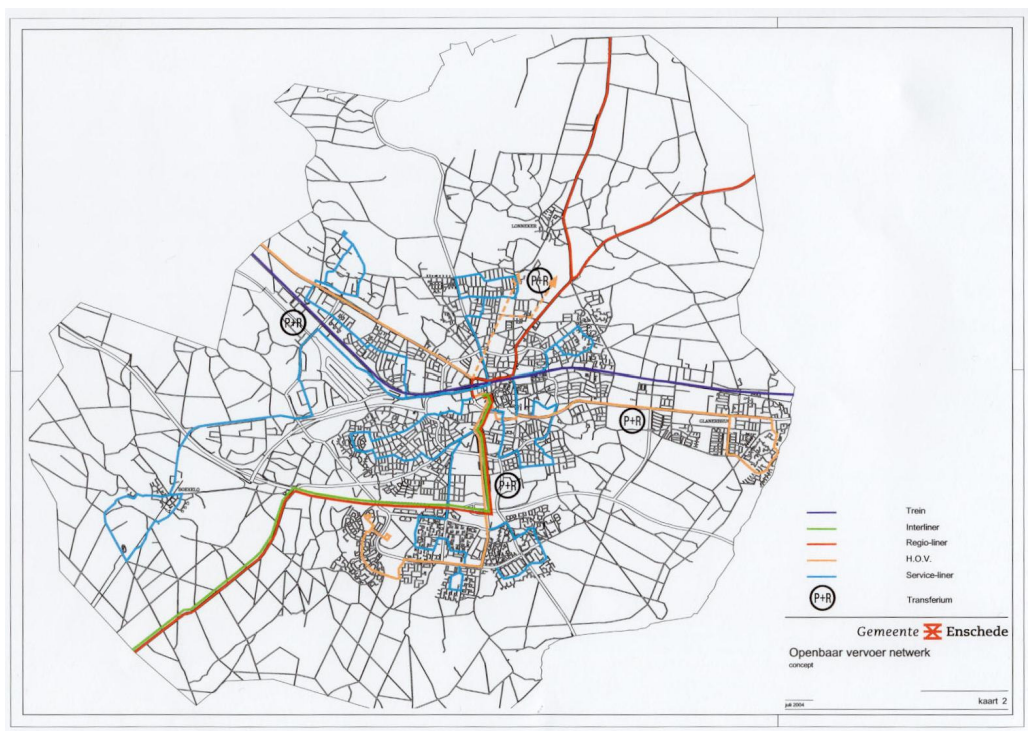
Belangrijkste conclusies uit bovenstaande tabel zijn:

1. Bezoekers en werknemers uit Enschede zelf hebben veelal een alternatief voor de auto.
 - a. Hierdoor zijn zij gevoeliger voor het beprijzen van infrastructuur en vervoerwijzen, zowel negatief als positief (parkeertarieven, tarieven OV)
 - b. Hierdoor zijn zij gevoeliger voor de reistijdverhouding tussen de verschillende vervoerwijzen.

2. Bezoekers en werknemers maken meer gebruik van de woonstraten. Het stimuleren van fiets en openbaar vervoer komt met name de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden ten goede.
3. Personen die vaker en langer in Enschede-Centrum en Enschede-West verblijven (werknemers) zijn gevoeliger voor beprijzen: zij hebben hier dagelijks mee te maken.
4. Voor de bereikbaarheid van Enschede-West is het gebruik van de Singelring cruciaal, voor bezoekers en werknemers van het centrum zijn de invalswegen en de Centrumring belangrijker.
5. Voor de regionale bereikbaarheid op de langer termijn wordt met name de ontwikkeling van het Agglonet en HOV in combinatie met P&R belangrijker.
6. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers is de ochtendspits en avondspits veel minder van belang.

7.3 Basis door en voor vervoerwijzen

In de bijlagen is nader ingegaan op een aantal thema's en vervoerwijzen. Deze vormen de ingrediënten voor de te ontwikkelen maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum, de bereikbaarheid van Enschede-West en ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de verblijfsgebieden.



7.3.1 Openbaar vervoer

Het openbaarvervoer-net is stervormig. Dit houdt in dat de verbindingen gericht zijn op het centrum van Enschede. Aansluiting op het spoor, agglolijn en de buslijnen is op één centraal punt geregeld. Hierdoor ontstaan goede overstapmogelijkheden. In aanvulling op dit sternet is het voor bepaalde relaties mogelijk zinvol om meer aan te sluiten op de HOV-infrastructuur.

Het is, zeker met het verder realiseren van de HOV-assen en het ontwikkelen van de agglolijn, belangrijk dat deze centrale overstap gehandhaafd blijft, c.q. verder versterkt wordt. Met het toenemende belang van het (H)OV, een toename van het belang van overstap van de ene (H)OV op de andere, als alternatief voor de auto en een toename van de hoeveelheid openbaar vervoer, wordt het informeren van de reiziger en het kunnen reageren op wijzigingen steeds belangrijker. De basis om hier invulling aan te kunnen geven is aanwezig in het huidige busstation. Het wederom dynamisch maken van het busstation is noodzakelijk om invulling te geven aan deze toekomstige functie.



Naast het in de toekomst verder benutten van het busstation is een tweede oplossingsrichting het differentiëren in tarieven van het openbaar vervoer. Het Hartje Stad-tarief trekt aanzienlijke hoeveelheden reizigers. Op werkdagen, tijdens de daluren, is het het onderzoeken waard of een lager tarief ook kan leiden tot een toename van het aantal reizigers. In de spitsuren is dit vanuit de capaciteit van het wagenpark minder snel mogelijk. Ook kan bijvoorbeeld bij het openen van de diverse HOV-assen gedurende een week/maand gratis of tegen gereduceerd tarief het openbaar vervoer gepromoot worden. Hierdoor maken meer mensen kennis met het openbaar vervoer, waardoor de mogelijkheden van deze vervoerwijze inzichtelijker worden. Op het gebied van bouwen is het vervolmaken van het HOV-net van groot belang. Hierdoor ontstaat een congestievrije vervoerwijze vanaf de belangrijkste invalsrictingen naar het centrum. Prioriteit bij de kruispunten zorgt voor een aantrekkelijke doorstroming. De overstap aan de rand van de stad zal in de toekomst belangrijker worden. Ook het informeren van de reiziger bij de P&R-terreinen en haltes en de voorzieningen bij de haltes, bijvoorbeeld bewaakte/afsluitbare fietsstallingen, kan het gebruik van het openbaar vervoer verder stimuleren.

Om in aanvulling op het HOV in combinatie met P&R het gebruik van het openbaar vervoer ook regionaal te verbeteren is het toegroeien naar een agglolijn-concept van groot belang.

7.3.2 Fiets

Het verder vervolmaken van het fietsnetwerk draagt bij aan de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Vergelijkbaar met het openbaar vervoer is hierbij ook de samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, comfort en veiligheid van belang. Met name ten behoeve van het totaal aan verplaatsingen en de modal-split verdelingen spelen deze aspecten een belangrijke rol.

Gelet op de doelen van het Mobiliteitsplan zijn de routes richting het centrum en richting Enschede-West van groot belang. Omdat deze routes vaak samenvallen met de hoofdroutes voor het autoverkeer, is het op de kruispunten een afweging tussen prioriteit autoverkeer versus prioriteit fietsverkeer. Het zoeken naar routes die niet samenvallen met de hoofdroutes voor het autoverkeer biedt mogelijkheden om de fiets op bepaalde vervoersrelaties (extra) te bevorderen en bevorderen.

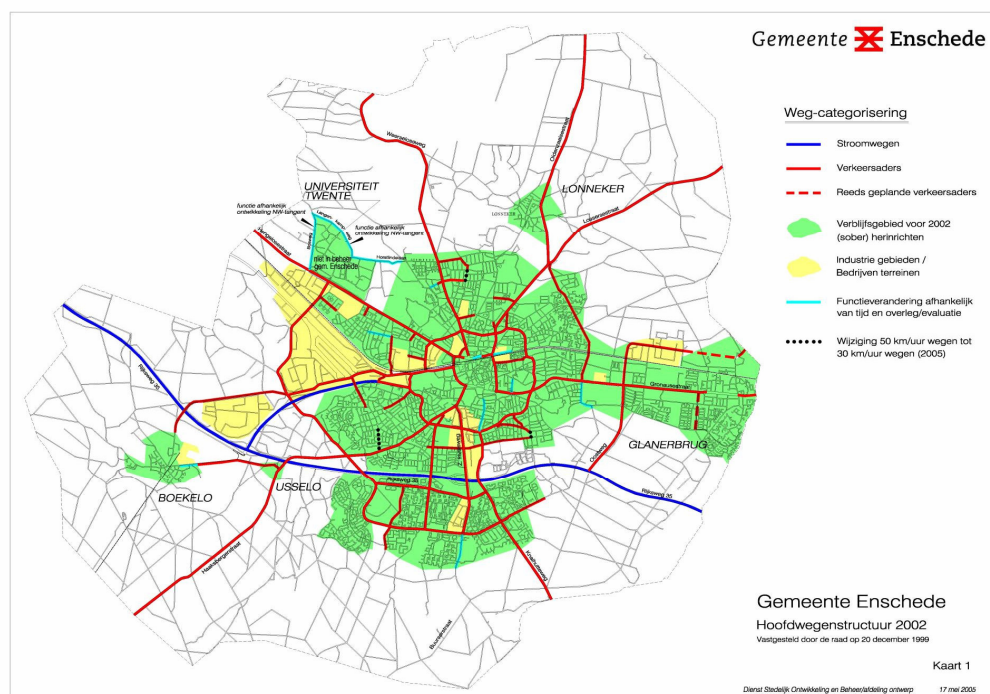
Het bevorderen van het fietsverkeer kan ook door, in voor- en natransport van openbaar vervoer, voorzieningen voor de fiets aantrekkelijker te maken. Stallingen bij P&R-terreinen en HOV-haltes zijn hier een voorbeeld



van. Daarnaast blijkt bijvoorbeeld ook de gratis, overdekte en bewaakte stalling onder de V&D goed gebruikt te worden. Het realiseren van meer van dergelijke voorzieningen is positief voor de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de verblijfsgebieden.

7.3.3 Auto

In de huidige, maar ook in de toekomstige situatie blijft de Singelring het centrale element in het hoofdwegennet. Een goede afstemming tussen radialen en Singelring is de belangrijkste pijler van een goed functionerend verkeerssysteem op de korte termijn.



Op korte termijn kan de bereikbaarheid van Enschede-Centrum buiten de spitsen en Enschede-West tijdens de spitsen in zijn algemeenheid verbeterd worden door aanpassing van de kruispunten met de Singelring. Dit kan door fysieke aanpassingen, aanpassingen in de regeling en aanpassingen in de prioriteiten. Door mogelijke aanpassingen in de prioriteiten bij de verkeerslichten (al dan niet absolute prioriteit voor het openbaar vervoer, fietsers wel of niet 2 maal per cyclus groen), is het mogelijk dat op sommige relaties de positie voor openbaar vervoer en fiets in de spitsperiodes minder wordt.



In de spitsperiodes zijn andere verkeersrelaties van belang dan buiten de spitsperiodes. Hier kan bij de verkeersregelingen op ingespeeld worden, zowel qua prioriteit tussen de verschillende vervoerwijzen als qua prioriteit in de richtingen.

Bij de prioritering van het autoverkeer wordt nadrukkelijk gekeken naar en rekening gehouden met de gevolgen voor andere weggebruikers, met name voor fietsers. In het algemeen blijft uitgangspunt dat openbaar vervoer en fiets prioriteit hebben.

7.3.4 Parkeren

Sturend parkeerbeleid

Op dit moment voert Enschede in het centrum een sturend parkeerbeleid. Middels betaald parkeren wordt gestreefd naar:

- het reguleren van parkeren waarbij gestreefd wordt naar het laten plaatsvinden van parkeren daar waar noodzakelijk en gewenst;
- het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen zoals fiets en openbaar vervoer waardoor parkeerruimte beschikbaar is voor personen die geen alternatief hebben voor het gebruik van de auto.

In het binnensingelgebied is onderscheid gemaakt in het stadserf, Centrum-West, Centrumring en invalswegen, en de overgangszone binnen de Singelring. Afhankelijk van de functie in het gebied is gekozen voor een bepaalde parkeernormering en tariefstelling. Met name de overgangszone is een dynamisch geheel, waarbij uitbreiding van betaald parkeren, afhankelijk van de wens en noodzaak, kan plaatsvinden.

Op grond van dit sturende parkeerbeleid wordt gestreefd naar een evenwicht in vraag en aanbod van parkeervoorzieningen. Dit evenwicht wordt ook nagestreefd in het gebied buiten de singels. Met de toename van het autobezit neemt de vraag om meer parkeerplaatsen in de woongebieden toe. Ook bij andere voorzieningen en bedrijventerreinen is een tendens naar hogere parkeernormen zichtbaar.

Uitbreiding/aanpassing parkeerkentallen

Dit uitbreiden/aanpassen van de parkeerkentallen is complexer dan het eenvoudigweg realiseren van meer parkeerplaatsen. Extra parkeerplaatsen gaan ten koste van groen, ten koste van bebouwing en/of ten koste van geld. Binnen bestaande gebieden zal immers ruimte gevonden moeten worden voor extra parkeerplaatsen, ruimte die nu op een andere wijze wordt ingevuld. Binnen nieuw te ontwikkelen plannen zal een toename van het aantal openbare parkeerplaatsen leiden tot minder groen in het gebied of minder uitgeefbaar terrein, hetgeen inkomsten scheelt.

Dit neemt niet weg dat een oplossing voor het hogere autobezit (en gebruik) moet worden gevonden: zonder extra parkeerplaatsen wordt daar geparkeerd waar het uitkomt, hetgeen tot ruimtelijk minder gewenste en verkeersonveilige situaties kan leiden. In deze is het beter om te sturen dan om af te wachten. In bijlage 5 zijn aangepaste parkeerkentallen opgenomen. Deze kentallen zijn, vergelijkbaar met de eerder vastgestelde kentallen, op landelijk niveau ontwikkeld. Hierbij is een marge aangegeven zodat op de actuele situatie kan worden ingespeeld.

Realisatie P&R-terreinen



Het opvangen van autostromen aan de rand van de stad zal in de toekomst steeds belangrijker worden. Dit is reeds aangegeven in paragraaf 7.3.1.

Relatie doelstellingen parkeerbedrijf

Het bieden van parkeerruimte aan de rand van de stad en het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen kan strijdig zijn met de doelstellingen van het parkeerbedrijf ten aanzien van de exploitatie. Een evenwicht in enerzijds deze exploitatie en anderzijds het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen en investeringen in de bereikbaarheid van het centrum zal hierbij gezocht moeten worden.

Parkeerverwijzing

Op dit moment functioneert binnen Enschede een statisch parkeerverwijssysteem. In de toekomst, naarmate de druk op het hoofdwegennet toeneemt, zal informatie over reistijden en beschikbare parkeercapaciteit belangrijker worden in het sturen van verkeersstromen. Een dynamisch parkeerverwijssysteem, gekoppeld aan bijvoorbeeld informatie over reistijden openbaar vervoer, en al aanwezig aan de rand van de stad, biedt goede aanknopingspunten voor een betere benutting van het hoofdwegennet.

7.3.5 Verkeersmanagement

De benutting van het hoofdwegennet is ook een belangrijk aspect bij het verkeersmanagement van de toekomst. Verkeersmanagement is meer dan het instellen van een verkeerslicht op een kruispunt. Het is het samenspel van doseren, faciliteren, prioriteren, koppelen en afstemmen; het betreft vervoerwijzen en locaties; het betreft aspecten als tijd, richting en plaats; ook betreft het informatie.

Bij het optimaliseren van de kruispunten met de Singelring worden de diverse aspecten meegenomen. Hierbij hoort ook het eventueel uitbreiden van de verkeerslichten met Utopia Spot en/of Sabimos en andere nieuwe of nieuw te ontwikkelen technieken, zoals een stedelijke verkeersmanagement en informatie centrale.

7.3.6 Verkeersveiligheid

Doelstellingen ten aanzien van de verkeersveiligheidssituatie in Enschede staan beschreven in het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan. Daarnaast is in dat plan ingegaan op de inrichting van verblijfsgebieden, infrastructurele maatregelen voor het aanpakken van knelpunten op het hoofdwegennet en op niet-infrastructurele maatregelen.

Voor wat betreft de verkeersveiligheidssituatie in het buitengebied is een Regionaal Uitvoerings Programma opgesteld, waarin infrastructurele en visuele maatregelen zijn aangegeven voor het verbeteren van de situatie in het buitengebied.

Belangrijk in het kader van het Mobiliteitsplan is de afweging tussen enerzijds het structureel aanpassen van de verkeersveiligheidssituatie door te voorkomen dat ongevallen gebeuren. Het inrichten van wegen conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig vormt hiervoor de basis, maar ook verkeerseducatie, voorlichting en handhaving dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.



Daarnaast kan ingezet worden op het aanpakken van bestaande onveilige situaties. Deze liggen voornamelijk op het hoofdwegennet.



8 Wat gaan we doen en hoe doen we dat?

Op grond van de in hoofdstuk 7 beschreven aspecten, wordt in dit hoofdstuk aangegeven wat in hoofdlijnen de maatregelen zijn die invulling geven aan dit Mobiliteitsplan: wat zouden we de komende jaren moeten doen om de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West te verbeteren of op peil te houden en hoe zorgen we ervoor dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden verbetert?

In aansluiting bij het landelijke beleid is onderscheid gemaakt in maatregelen ten aanzien van benutten, beprijzen en bebouwen, per onderscheiden doel van het Mobiliteitsplan.

8.1 Wat gaan we doen?

8.1.1 Maatregelenpakketten bereikbaarheid Enschede-Centrum

Benutten:

1. Onderzoek en realisatie optimalisering verkeersafwikkeling Singelring:
 - a. bij de prioritering van het autoverkeer wordt nadrukkelijk gekeken naar en rekening gehouden met de gevolgen voor andere weggebruikers, met name voor fietsers. In het algemeen blijft uitgangspunt dat openbaar vervoer en fiets prioriteit hebben.
 - buiten de spitsen gericht op het binnenkomende verkeer richting het centrum;
 - op deze momenten prioriteit voor OV en fiets;
 - op de korte en middellange termijn.
2. Onderzoek en realisatie dynamische parkeerverwijzing en route-informatie:
 - a. gericht op het kunnen sturen en verdelen van verkeer;
 - b. in combinatie met verwijzing en informatie aan de randen van de stad, bijvoorbeeld bij de aansluitingen op de A35 en bij P&R-terreinen.
3. Onderzoek en realisatie Utopia Spot 2e fase en Sabimos:
 - a. gericht op een betere doorstroming auto, fiets en openbaar vervoer en op informatievoorziening aan de reiziger;
 - b. mogelijkheden om beter en evenwichtiger te prioriteren naar plaats, tijd en richting;
 - c. op de korte, middellange en lange termijn.



4. Realisatie P&R bij HOV-lijnen:
 - a. gericht op het bieden van een alternatief voor de auto;
 - b. stimuleren ketenmobiliteit, met name voor woon-werkverkeer;
 - c. in combinatie met informatie aan de reiziger;
 - d. op de middellange en lange termijn.

Beprijzen:

1. Onderzoek mogelijkheden tariefdifferentiatie openbaar vervoer
 - a. gericht op stimuleren openbaar vervoer;
 - b. op korte termijn.
2. Onderzoek/uitwerking sturend parkeerbeleid:
 - a. gericht op stimuleren OV en fiets;
 - b. in overleg met parkeerbedrijf;
 - c. aspecten als tariefdifferentiatie naar plaats, tijd en parkeerduur;
 - d. op de middellange termijn.

Bebouwen:

1. Realisatie HOV-assen Noord en West:
 - a. gericht op het bieden van een alternatief voor de auto;
 - b. aangevuld met haltevoorzieningen (o.a. stallingen voor de fiets);
 - c. onderzoek en realisatie reistijdinformatie, aankomsten en vertrekken OV etc;
 - d. op de middellange en lange termijn.
2. Realisatie Prinsesstunnel:
 - a. als onderdeel van de HOV-assen;
 - b. primair ten behoeve van verbetering OV, gecombineerd met verbetering voor auto;
 - c. nut/noodzaak wordt aansluitend bepaald in combinatie met verkeerscirculatie centrumring;
 - d. op de korte termijn.
3. Realisatie/vervolmaken fietsroutes richting centrum:
 - a. gericht op bieden van een alternatief voor de auto;
 - b. onderzoek naar de mogelijkheid om fietsroutes parallel aan de autoroutes te realiseren in combinatie met prioriteit auto en OV bij verkeerslichten;
 - c. op de korte en middellange termijn.
4. Onderzoek en realisatie (gratis) fietsenstallingen in het centrum:
 - a. gericht op bieden van een alternatief voor de auto;
 - b. op de korte termijn.



8.1.2 Bereikbaarheid Enschede-West

Benutten:

1. Onderzoek en realisatie optimalisering verkeersafwikkeling Singelring:
 - a. bij de prioritering van het autoverkeer wordt nadrukkelijk gekeken naar en rekening gehouden met de gevolgen voor andere weggebruikers, met name voor fietsers. In het algemeen blijft uitgangspunt dat openbaar vervoer en fiets prioriteit hebben.
 - b. in de spitsen gericht op doorstromen van de Singelring in combinatie met het binnenkomende verkeer richting Enschede-West;
 - c. op deze momenten prioriteit voor de auto;
 - d. op de korte en middellange termijn.
2. Onderzoek en realisatie Utopia Spot 2e fase en Sabimos:
 - a. gericht op een betere doorstroming auto, fiets en openbaar vervoer en op informatievoorziening aan de reiziger;
 - b. mogelijkheden om beter en evenwichtiger te prioriteren naar plaats, tijd en richting.
 - c. op de korte, middellange en lange termijn.
3. Realisatie P&R bij HOV-lijnen:
 - a. gericht op het bieden van een alternatief voor de auto;
 - b. stimuleren ketenmobiliteit, met name voor woon-werkverkeer;
 - c. in combinatie met informatie aan de reiziger;
 - d. op de middellange en lange termijn.

Beprijzen:

1. Onderzoek mogelijkheden tariefdifferentiatie openbaar vervoer
 - a. gericht op stimuleren openbaar vervoer;
 - b. op korte termijn.

Bebouwen:

1. Realisatie HOV-as West:
 - a. gericht op het bieden van een alternatief voor de auto;
 - b. aangevuld met haltevoorzieningen (o.a. stallingen voor de fiets);
 - c. onderzoek en realisatie reistijdinformatie, aankomsten en vertrekken OV etc;
 - d. op de middellange en lange termijn.

2. Realisatie Prinsesstunnel:
 - a. als onderdeel van de HOV-as;
 - b. primair ten behoeve van verbetering OV, gecombineerd met verbetering voor auto;
 - c. nut/noodzaak wordt aansluitend bepaald in combinatie met verkeerscirculatie centrumring;
 - d. op de korte termijn.
3. Realisatie/vervolmaken fietsroutes richting Enschede-West:
 - a. gericht op bieden van een alternatief voor de auto;
 - b. fietsvoorzieningen Lonnekerbrugstraat;
 - c. onderzoek fietsroutes richting Hengelo en Enschede-Zuid;
 - d. op de korte en middellange termijn.
4. Realisatie korte-termijnmaatregelen bereikbaarheid Enschede-West:
 - a. gericht op een betere fiets- en autobereikbaarheid van de (noord)westelijk gelegen bedrijfsterreinen en kantorenlocaties;
 - b. o.a. aansluiting Parkweg-H. ter Kuilestraat, afsluiten wegen Tweekelo;
 - c. op de korte en middellange termijn.
5. Onderzoek en realisatie Middentangent/Auke Vleerstraat:
 - a. gericht op een betere autobereikbaarheid van (noord)westelijk gelegen bedrijfsterreinen en kantorenlocaties;
 - b. in het verlengde van de quick scan Middentangent/Auke Vleerstraat één van beide varianten nader uitwerken;
 - c. hierbij de ontsluiting van bestaande en toekomstige bedrijventerreinen betrekken;
 - d. in combinatie met een mogelijk 3e ontsluiting Kanaalzone;
 - e. op de middellange en lange termijn.
6. Onderzoek en realisatie aansluiting Oostweg-A35-Zuid Esmarkerondweg:
 - a. gericht op een betere autobereikbaarheid Enschede-Zuid en Enschede-Oost richting -Enschede-West;
 - b. op de middellange en lange termijn.
7. Onderzoek en realisatie rondweg Usselo/RW18
 - a. gericht op een betere autobereikbaarheid Enschede-West;
 - b. op de middellange en langere termijn.



8.1.3 Verkeersveiligheid en leefbaarheid verblijfsgebieden

Benutten:

1. de benuttingsmaatregelen die getroffen worden in het kader van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West dragen ook bij aan de verkeersveiligheidssituatie in de verblijfsgebieden.

Beprijzen:

1. idem

Bebouwen:

1. realisatie compensatiepakket Noord.
2. verdere uitbouw duurzaam veilig binnen de bebouwde kom.
3. realisatie duurzaam veilig buiten de bebouwde kom.
4. onderzoek en aanpak verkeersonveilige punten op het gemeentelijk hoofdwegennet, in lijn met het verkeersveiligheidsplan, onder andere:
 - a. aanpak ongevallenlocaties (AVOC-punten);
 - b. Zuidlus;
 - c. ontsluiting MST;
 - d. schoolroutes;
 - e. uitbreiding parkeervoorzieningen woongebieden



8.1.4 Algemene maatregelen

Naast de direct aan het doel gekoppelde maatregelen zijn ook enkele maatregelengroepen aan te wijzen die meer algemeen bijdragen aan een betere bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West en aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden.

Algemene verbetering alternatieve vervoerwijzen

Het stimuleren van openbaar vervoer en fiets heeft positieve gevolgen voor de autobereikbaarheid van geheel Enschede. In lijn met het huidige Mobiliteitsplan wordt door het bieden van deze alternatieven ruimte geboden voor het noodzakelijke autoverkeer.

Maatregelen die in dit kader passen zijn:

1. vervolmaken fietsnetwerk en kwaliteit netwerk (inclusief (gratis) fietsenstallingen);
2. verhogen frequentie openbaar vervoer;
3. verbeteren informatievoorzieningen openbaar vervoer, met name op het busstation;
4. verbeteren (sociale) veiligheid fietsroutes en OV-haltes;
5. verdichting bestaande spoornet/ontwikkeling Agglolijn



Afstemming ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer

Verkeer is het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Met de steeds verder toenemende verkeersdruk in combinatie met het belang dat gegeven wordt aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid, is het noodzakelijk dat bij de planning en uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingen de consequenties voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden meegenomen. Daarnaast zou, mede vanwege de financiering van maatregelen, een directere verbinding moeten komen tussen enerzijds de ruimtelijke ontwikkeling en anderzijds de kosten van infrastructurele maatregelen.

Maatregelen die voortvloeien uit bovenstaande zijn:

1. Uitvoeren bereikbaarheidstoets bij ruimtelijke ontwikkelingen
2. In beeld brengen infrastructurele kosten die gemaakt moeten worden om het gewenste niveau van bereikbaarheid en verkeersveiligheid te handhaven.

8.1.5 Lopende zaken

In het (recente)verleden zijn reeds ontwikkelingen in gang gezet die ook in het kader van de actualisatie van het Mobiliteitsplan voortgang moeten vinden. Het betreft de volgende projecten:

1. verlengde Euregioweg;
2. afbouw HOV-Oost
3. gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (door onder meer educatie en voorlichting)

8.1.6 Geconstateerde knelpunten en bijbehorende oplossingsrichtingen

In paragraaf 3.2.2 zijn een aantal knelpunten genoemd in de huidige en toekomstige verkeerssituatie. In deze paragraaf wordt kort een verbinding gelegd tussen deze knelpunten en de in dit hoofdstuk genoemde oplossingsrichtingen.

Doorstroming autoverkeer (Centrumring, Singelring, invalswegen)

De doorstroming van het autoverkeer op de Singelring en de invalswegen wordt bevorderd door het benutten van de bestaande infrastructuur en door het aanpassen van de kruisingen op de Singelring (gedifferentieerd naar locatie, vervoerwijze, richting en moment van de dag).

Vanuit de doelen van het Mobiliteitsplan 2004-2015 wordt de doorstroming voor het autoverkeer op de Centrumring in de spitsen alleen bevorderd indien dit vanuit openbaar vervoer of fiets gewenst is. Voor de bereikbaarheid van het centrum is met name het autoverkeer van bezoekers van belang. Dit speelt zich in belangrijke mate buiten de spitsen af; op dat moment is er (nog) geen sprake van doorstromingsproblemen. In geval van bijvoorbeeld de Prinsesstunnel wordt gepoogd om de doorstroming voor het autoverkeer te bevorderen samen met de doorstroming voor de bus.



Ontsluiting Eschmarke op hoofdwegennet

Na actualisatie van het verkeersmodel zal studie verricht worden naar de ontsluiting van de Eschmarke in de toekomstige situatie. Op grond hiervan zal bepaald worden of de huidige ontsluitingsstructuur volstaat, danwel dat aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn.

Doorstroming openbaar vervoer

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt bevorderd door de realisatie van HOV-West en HOV-Noord, alsmede door het vervolmaken van HOV-Oost. Ook benuttingsmaatregelen en dynamisch verkeersmanagement (onder andere Utopia Spot en Sabimos) dragen bij aan een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Door de verdere invulling van Duurzaam Veilig binnen en buiten de kom wordt hier invulling aan gegeven. Daarnaast zal gezocht worden naar oplossingen voor actuele verkeersveiligheidsknelpunten binnen de kaders/doelen van het Mobiliteitsplan 2004-2015.

Ontbreken en kwaliteit fietsroutes (met name door centrum)

Gelet op de doelen van het Mobiliteitsplan 2004-2015 hebben met name routes richting het centrum en Enschede-West prioriteit. Dit neemt niet weg dat binnen de beschikbare financiële ruimte gestreefd wordt naar het oplossen van knelpunten zoals de fietsroutes door het centrum.



Prijs en kwaliteit OV (frequentie, haltes/voorzieningen)

Onderzoek naar en een proef met tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer is onderdeel van het maatregelenpakket. Ook het verbeteren van de reizigersinformatie bij de haltes maakt hier onderdeel van uit.

Consequenties verdere ruimtelijke ontwikkelingen op verkeerssituatie

Per ontwikkeling zal bepaald worden hoe een dergelijk onderzoek wordt ingestoken. Het belang van het in beeld brengen van deze consequenties is onderkend (bereikbaarheidstoets).

Parkeren woongebieden

De parkeerkentallen laten een verruiming van het aantal parkeerplaatsen toe, gedifferentieerd naar plaats. In overleg met het grondbedrijf worden financiële consequenties hiervan bij nieuw- en verbouwplannen in beeld gebracht. In het kader van het Mobiliteitsplan 2004-2015 is rekening gehouden met het onderzoeken en aanpassen van de parkeersituatie in woongebieden.



Verkeersregelstrategie

In het kader van het benutten van het bestaande wegennetwerk en de discussie ten aanzien van de prioritering van de verschillende verkeersoorten bij verkeerslichten zal een nota verkeersregelstrategie worden ontwikkeld.



8.2 Hoe doen we dat?

Vele wegen leiden naar Rome, maar ook naar Enschede. Hoe worden de maatregelen uit paragraaf 8.1 nu aangepakt en uitgevoerd. Hiervoor onderscheiden we drie mogelijke hoofdlijnen:

1. projectgericht
2. gebiedsgericht
3. vervoerwijze gericht

Dit onderscheid is niet hard. Er bestaat een zekere overlap in deze hoofdlijnen. Vaak zal ook een opeenvolging van deze hoofdlijnen plaatsvinden om te komen tot een concrete maatregel. In onderstaande tekst wordt een en ander nader toegelicht.

8.2.1 Projectgerichte aanpak

Een projectgerichte aanpak zal worden gevolgd indien het gaat over één concreet punt of verbinding. Dit punt of verbinding moet relatief geïsoleerd te 'behandelen' zijn. Voorbeelden hiervan zijn de aanpak van een verkeersonveilige locatie of de realisatie van een HOV-as. Vanuit diverse invalshoeken kunnen kaders gesteld worden aan het project, de effecten blijven voornamelijk beperkt tot het betreffende punt of verbinding.

Op het moment dat de effecten van de te treffen maatregel een breder gebied bestrijken, zal naar een meer gebiedsgerichte aanpak overgestapt moeten worden.

8.2.2 Gebiedsgerichte aanpak

De gebiedsgerichte aanpak wordt bijvoorbeeld bij uitstek gehanteerd bij de inrichting van de verblijfsgebieden conform Duurzaam Veilig. Binnen een gebied speelt de verhouding tussen en plaats van de vervoerwijzen, de routes in een gebied, de ligging van voorzieningen en scholen et cetera.

Ook hoe om te gaan met dosering en sturing van verkeersstromen op het gemeentelijk hoofdwegennet kan beoordeeld en ontwikkeld worden binnen een gebiedsgerichte aanpak. In dit geval is het onderzoeksgebied het gehele gemeentelijke hoofdwegennet, inclusief de aansluitingen op het omringende, provinciale en rijkswegennet.

De omvang van het gebied hoeft derhalve niet altijd het zelfde te zijn.

8.2.3 Vervoerwijze gerichte aanpak

Een vervoerwijze gerichte aanpak beperkt zich tot één vervoerwijze. In een Openbaar Vervoerplan staat bijvoorbeeld het lijnennet aangegeven, eisen aan samenhang tussen HOV-net en onderliggend OV-net en de halte-inrichting.

Verschuiving in aanpak

Binnen het kader van het stimuleren van openbaar vervoer als middel om de bereikbaarheid van Enschede-Centrum te verbeteren, is binnen de vervoerwijze gerichte aanpak lijnennet van HOV-assen ontwikkeld. De te volgen tracés zijn bepaald. Onderdeel van dit tracé is de kruising van het spoor ter plaatse van de Prinsesstunnel een.

Vervolgens wordt binnen de gebiedsgerichte aanpak onderzocht welke consequenties varianten voor de verkeerscirculatie op de Centrumring hebben voor de noodzaak van of een extra tunnelbuis, of het kunnen volstaan met de bestaande tunnelbuis. Hierin wordt afgewogen of verschuivingen van verkeersstromen door al dan niet realiseren van een extra tunnelbuis nadelig zijn voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid, leefbaarheid of doorstroming op andere plaatsen rondom de Centrumring. Op grond hiervan wordt een keuze gemaakt in al dan niet realiseren van een extra tunnelbuis.

Vervolgens wordt de maatregel binnen een projectgerichte aanpak uitgewerkt. Er wordt een ontwerp gemaakt van een tunnelbuis in combinatie met de direct naastgelegen kruispunten. Een meer gedetailleerde en technische uitwerking vindt plaats, met aandacht voor bijvoorbeeld doorstroming van het verkeer op dit punt, de verkeersveiligheidssituatie op dit punt en de ruimtelijke kwaliteit rondom dit punt.



8.2.4 Samen met partners

Om de doelstellingen uit dit Mobiliteitsplan te bereiken is meer nodig dan gemeentelijke inzet alleen. Ook andere partijen dienen hieraan een bijdrage leveren.

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt niet alleen bepaald door de infrastructuur maar ook door de kwaliteit en betrouwbaarheid van de diensten die over deze infrastructuur worden aangeboden. Het instandhouden en vernieuwen van het "product" openbaar vervoer is de resultante van een nadrukkelijke samenwerking tussen de gemeente en de aanbieders van het vervoer: met name Connexxion maar ook NS. Met beide partijen zal naar mogelijkheden worden gezocht om de kwaliteit belangrijk te verbeteren. Daarbij valt te denken aan hogere frequenties, overstapgaranties, kwaliteit materieel toegankelijkheid, service et cetera.

Met het bedrijfsleven zal worden gezocht naar mogelijkheden om de toenemende congestie van en naar de belangrijkste werkgelegenheidsconcentraties aan te pakken. Daarbij valt onder meer te denken aan afspraken over vervoermanagement, werktijdspreiding, dubbelgebruik parkeervoorzieningen op piekmomenten etc. Maar ook aan zaken als bijv. sponsoring van infrastructuurmaatregelen. (In Engeland bestaan voorbeelden waarbij realisatie van infrastructuur voor een belangrijk deel met privaat geld wordt gefinancierd. Bedrijven worden bijvoorbeeld in staat gesteld een rotonde te "adopter"; het bedrijf betaalt en krijgt in ruil daarvoor het exclusieve recht tot reclame-uiting op de desbetreffende rotonde).

Voor wat betreft de ondernemingen in het centrum zijn in aanvulling hierop nadere aspecten aan de orde zoals bereikbaarheid, parkeerdruk en afspraken met betrekking tot toeleverend verkeer. In dat verband wordt aangehaakt bij de overlegstructuur voor het centrum.

Daarnaast hebben ook de omliggende gemeenten, de provincie, het rijk en de regio Twente een belangrijke rol in het doen slagen van de oplossingsrichting uit dit Mobiliteitsplan. De onderlinge verwevenheid van de Twentse verkeersstructuur neemt toe. Alleen door een goede onderlinge afstemming van doelen en maatregelen kunnen de Twentse gemeenten de gewenste resultaten gezamenlijk bereiken.

9 Kosten, prioritering en fasering

9.1 Kosten van maatregelen

De maatregelen uit hoofdstuk 8 zijn opgenomen in de tabel in Bijlage 10 met daarbij aangegeven de indicatieve kosten per project en cumulatief.

De huidige beschikbare middelen zijn onvoldoende om al de maatregelen die in het kader van het Mobiliteitsplan 2004-2015 gerealiseerd zouden moeten worden, daadwerkelijk binnen de looptijd van het Mobiliteitsplan 2004-2015 uit te voeren.



Gehanteerde financiële uitgangspunten:

Bij de bepaling van de projectkosten versus de beschikbare middelen over de komende jaren zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Globale kostenraming van de projecten met een marge thans van +/- 25 tot 40%;
2. Afschrijving investeringen infrastructuurprojecten 25 jaar;
3. Afschrijving voorbereidings- en studiekosten in 1 jaar tijd;
4. Voorbereidings- en studiekosten gemiddeld 10% van de investeringskosten;
5. Gehanteerd omslag-rentepercentage: 6% per jaar (in 2004 5,5%);
6. Jaarlijkse prijsindexering: 3% per jaar;
7. Jaarlijkse overheveling budgetreservering in geval van een restantbudget;
8. Maximale inzet van incidentele middelen infrastructuurprojecten.

Geen rekening is gehouden met subsidiebijdragen van derden, behoudens bij enkele projecten waar subsidie nagenoeg zeker is (duurzaam veilig projecten) en behoudens de projecten waarvoor in 2004 subsidie is toegekend.

In bijgevoegde tabel is aangegeven welk deel van de maatregelen met het huidige beschikbare budget kan worden gerealiseerd, hoeveel extra budget noodzakelijk is om het 'basispakket' te realiseren (zie ook paragraaf 9.2).

In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de nu gehanteerde prioritering, het nut van fasering en het effect van toevoegen van extra budget.

9.2 Prioritering, fasering en extra middelen

9.2.1 Prioritering

In de tabel in Bijlage 10 is een prioriteit aangegeven, oplopend van 1 tot en met 6. De projecten met het cijfer 1 zijn projecten waarvoor verplichtingen c.q. toezeggingen zijn gedaan. Deze projecten hebben niet altijd een directe link met de doelen uit het Mobiliteitsplan 2004-2015 (bijvoorbeeld verlengde Euregioweg), maar leggen wel een beslag op de beschikbare middelen. Tenzij opnieuw discussie wordt gevoerd over deze projecten worden deze als vaststaand meegenomen.

Subsidietoekenning

In de projectenlijst zijn de projecten waarvoor naar verwachting subsidie zal worden verkregen voor 2004, opgenomen met prioriteit 2. Bij de Prinsesstunnel en Duurzaam Veilig 30 en 60 km zones was reeds eerder rekening gehouden met de subsidiebijdrage. In totaal zal een bedrag van EUR 783.000 aan subsidie worden toegekend. De meeste projecten hadden reeds deze prioriteit (bijvoorbeeld compensatiepakket Noord, dynamisch busstation, Utopia Spot e.d.). Een project dat duidelijk naar voren geschoven is ten gevolge van de subsidie is het project Kruispunten Havengebied in Enschede-West.



Wensens gemeenteraad

Een drietal projecten, te weten onderzoek en proefneming OV-tariefdifferentiatie (project 3 a), onderzoek fietsroutes (project 3b) en onderzoek (gratis) fietsenstallingen (project 3c) hebben prioriteit 3 gekregen, het vervolg heeft prioriteit 4 gekregen.

De projecten waarvoor geen subsidie is verkregen, maar die wel tot het basispakket van het Mobiliteitsplan 2004-2015 behoren, hebben prioriteit 4 gekregen. Hieronder vallen ook onderdelen van projecten met prioriteit 2, zoals Utopia spot fase 3 en Sabimos fase 2; voor een deel van deze projecten is subsidie verkregen, voor een deel (nog) niet.

Tenslotte zijn een aantal projecten aangegeven met prioriteit 5 en 6. De projecten met het cijfer 5 en 6 maken allemaal onderdeel uit van het Mobiliteitsplan 2004-2015 en zijn noodzakelijk, maar zijn minder belangrijk dan de projecten met cijfers 1 tot en met 4.

9.2.2 Fasering en toevoeging middelen

De projecten zullen gefaseerd moeten worden uitgevoerd. Een verdere fasering leidt op de langere termijn echter niet tot ruimte voor extra investeringen. In verband met de prijsindexatie leidt het naar achter schuiven van projecten in zijn totaliteit tot hogere kosten. Het meest voordelig is het om alle projecten in 2004 in één keer te realiseren. Dit is zowel qua voorbereiding als qua kosten onmogelijk. Fasering van maatregelen heeft pas weer zin als er ruimte in de budgetten ontstaat. Voor het toevoegen van middelen kan indicatief kan gerekend worden het volgende: met EUR 1 miljoen structureel beschikbaar, kan EUR 10 miljoen aan investeringen worden gerealiseerd.

10 Monitoring

In dit hoofdstuk is een opzet voor de monitor opgenomen. Het doel van de monitor is inzicht krijgen in welke mate de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan 2004-2015 worden gehaald. De monitor is gekoppeld aan het programma bereikbaarheid en mobiliteit. In de projectenlijst is een apart budget opgenomen om jaarlijks een aantal zaken te monitoren.

10.1 Te meten doelstellingen

De onderstaande subdoelen uit dit plan worden gemonitord:

1. Het op peil houden van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum;
2. Het op peil houden van de bereikbaarheid van Enschede-West;
3. Het op peil houden van de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen verblijfsgebieden en de verkeersveiligheid op de hoofdinfrastructuur.



10.2 Hoe wordt gemeten?

Om de doelstellingen van het Mobiliteitsplan te monitoren zijn verschillende gegevens nodig. De gegevens worden fysiek gemeten, om de monitor met harde cijfers te onderbouwen. Maar ook worden de meningen van de bewoners en de bezoekers van Enschede gepeild, om een beeld te krijgen van de beleving.

10.2.1 Fysieke metingen

Ten behoeve van de fysieke metingen worden de verschillende soorten metingen verricht. Hieronder wordt per meting aangeven wat en waar wordt gemeten en over welk doel dit iets zegt.

Passeerlijntellingen, mechanische tellingen, visuele tellingen:

- Wat: intensiteiten van auto- en fietsverkeer
- Waar:
 - In en rond Enschede-Centrum: kruisingen met spoor op en binnen centrumring (fiets/auto), kruisingen van singels met invalswegen (fiets), centrumring (auto), invalswegen tussen centrumring en singelring (auto).
 - In en rond Enschede-West: verschillende punten op Hengelosestraat, Auke Vleerstraat en H. ter Kuilestraat (auto/fiets).
- Doel: de intensiteiten over de jaren geven inzicht in een toe- of afname van het auto- en fietsverkeer. Een toename van het autoverkeer kan ten nadele zijn van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West. Een toename van het fietsverkeer kan de bereikbaarheid van de gebieden in Enschede verbeteren bij het gelijk blijven of door een afname van het autoverkeer.

Buspassagierstellingen:

- Wat: het gebruik van het openbaar vervoer.
- Waar: op de lijnen van en naar Enschede-Centrum (binnen de singelring) en van en naar Enschede-West.
- Doel: een toename van het gebruik van de bus kan de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en/of Enschede-West verbeteren bij het gelijk blijven of door een afname van het autoverkeer.

Reistijdmetingen:

- Wat: werkelijke reistijden per auto, fiets en bus
- Waar: vanaf de wijken naar Enschede-Centrum en Enschede-West, vanaf de A35 naar Enschede-Centrum en Enschede-West en vanaf de A1 naar Enschede-Centrum.
- Doel: hoe lager de reistijd per vervoerswijze, hoe beter de bereikbaarheid. Deze werkelijke reistijden worden vergeleken met de beleefde reistijden.

Cordontellingen/passantentellingen (onderdeel binnenstadsmonitor):

- Wat: aantal bezoekers Enschede-Centrum
- Waar: op invalswegen in het centrum (cordontellingen), straten binnen de centrumring (passantentellingen)
- Doel: De metingen ten aanzien van bereikbaarheid van Enschede-Centrum kunnen beter geïnterpreteerd worden als het afgezet kan worden tegen de toe- of afname van het bezoekersaantal. Ook het aantal arbeidsplaatsen en inwoners van Enschede-Centrum zijn daarbij van belang.



Parkeertellingen:

- Wat: gemiddelde bezettingsgraad parkeerplaatsen
- Waar: binnen centrumring van Enschede
- Doel: voor bezoekers van Enschede-Centrum is het belangrijk te kunnen parkeren in het centrum. Het vinden van een parkeerplaats draagt bij aan de bereikbaarheid van het centrum. De gemiddelde bezettingsgraad geeft aan welk percentage van de parkeerplaatsen binnen de centrumring gemiddeld bezet is.



Verkeersongevalanalyses:

- Wat: het aantal dodelijke slachtoffers en ziekenhuisgewonden bij verkeersongevallen en het aantal fietsongevallen.
- Waar: in geheel Enschede (dodelijke slachtoffers, ziekenhuisgewonden, fietsongevallen) en/of fietsroutes van en naar Enschede-Centrum en van en naar Enschede-West (fietsongevallen).
- Doel: Indien het aantal dodelijke slachtoffers en het aantal ziekenhuisgewonden afneemt, neemt het aantal verkeersongevallen met ernstige afloop af en neemt de verkeersveiligheid in Enschede toe. Een afname van het aantal fietsongevallen op de fietsroutes van en naar Enschede-Centrum en Enschede-West draagt bij aan de verkeersveiligheid voor de fiets van deze gebieden.

10.2.2 Meten beleving

De meningen van de bewoners van Enschede en de bezoekers van Enschede-Centrum worden gepeild. Deze meningen zijn van belang, omdat de beleving van de bewoners en bezoekers hun keuzes bepaalt, bijvoorbeeld voor vervoerswijze. Twee peilingen worden uitgevoerd:

Stadspeilingen:

In de jaarlijkse stadspeilingen onder de bewoners van Enschede worden vragen opgenomen in het kader van de monitor voor het Mobiliteitsplan. De bewoners van Enschede worden gevraagd over:

- Waardering van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West
- Beleefde reistijd vanaf de wijken naar Enschede-Centrum en Enschede-West
- Parkeren in het centrum
- Gebruik van vervoerswijze (om de modal-split te kunnen bepalen)
- Waardering vervoerswijze
- Leefbaarheid in verblijfsgebieden
- Verkeersveiligheid op fietsroutes en hoofdinfrastructuur



Waarderingsonderzoek:

In het jaarlijkse waarderingsonderzoek onder de bezoekers van Enschede-Centrum worden een aantal vragen meegenomen in het kader van deze monitor. Dit onderzoek is een onderdeel van de binnenstadsmonitor. De bezoekers worden gevraagd over:

- Waardering bereikbaarheid Enschede-Centrum
- Beleefde reistijd vanaf de A35 en A1 naar Enschede-Centrum
- Parkeren in het centrum
- Gebruik van vervoerswijze (om de modal-split te bepalen)

10.3 Doelbereiking

Per doelstellingen is hieronder aangegeven wat er wordt gemeten. Op basis van deze gegevens wordt een uitspraak gedaan omtrent de doelbereiking.

1. Bereikbaarheid van het centrum op peil houden;
 - a. Waardering bereikbaarheid van het centrum
 - b. Gemiddelde reistijd naar het centrum vanuit de wijken: beleefd en werkelijk
 - c. Gemiddelde reistijd met de auto naar de binnenstad vanaf de A35 en de A1: beleefd en werkelijk
 - d. Reistijd in minuten op Utopia Spot routes
 - e. Beleving verbetering doorstroming op kruispunten
 - f. Aantal bezoekers, inwoners en arbeidsplaatsen in het centrum
 - g. Bezettingsgraad en vindbaarheid van de parkeerplaatsen binnen de centrumring
 - h. Parkeertarief binnen de centrumring



-
- i. Model split naar de binnenstad van Enschede
 - j. Auto-intensiteiten
 - k. Fietsintensiteiten
 - l. Openbaar vervoergebruik
 - m. Waardering fietsvoorzieningen in Enschede
 - n. Waardering openbaar vervoer gebruik
2. Bereikbaarheid van Enschede-West op peil houden;
- a. Waardering bereikbaarheid van Enschede-West
 - b. Gemiddelde reistijd naar Enschede-West vanuit de wijken: beleefd en werkelijk
 - c. Gemiddelde reistijd naar Enschede-West vanaf de A35: beleefd en werkelijk
 - d. Model split naar Enschede-West
 - e. Auto-intensiteiten
 - f. Fietsintensiteiten
 - g. Openbaar vervoergebruik
3. De leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen verblijfsgebieden en de verkeersveiligheid op de hoofdinfrastructuur op peil houden;
- a. Beleving snelheid autoverkeer in verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom
 - b. De mate waarin verschillende aspecten van verkeersoverlast voorkomen in de buurten
 - c. Aantal doden en ziekenhuisgewonden op het wegennet van de gemeente Enschede
 - d. Aantal fietsongevallen in Enschede
 - e. De invloed van maatregelen op de verkeersveiligheid in verblijfsgebieden
 - f. Verkeersveiligheid op hoofdinfrastructuur
 - g. Verkeersveiligheid op fietsroutes naar Enschede-Centrum en Enschede-West



Bijlagen



Bijlage 1 Samenhang toetsingskader Milieukwaliteit

Er is bestaat een duidelijke samenhang tussen enerzijds verkeer en anderzijds milieu. Dit werkt ook door in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Zo kan de Wet geluidhinder bij een te hoge geluidsbelasting als gevolg van een hoge verkeersintensiteit belemmerend werken op de ontwikkeling van woningbouw.

In het Besluit Luchtkwaliteit is de minimale luchtkwaliteit vastgelegd. Sanering is nodig indien de grenswaarde overschreden wordt. Een globale inventarisatie laat zien dat op enkele punten in de stad sprake van een overschrijding.

Aan het verminderen van de geluidsoverlast als gevolg van verkeer kan het mobiliteitsbeleid een belangrijke bijdrage leveren. Mede in relatie tot de doelstellingen ten aanzien van de bereikbaarheid van de stad, ook met de auto, zal echter een grote mate van automobilititeit aanwezig blijven. De gevolgen van geluidshinder en luchtverontreiniging door (auto)verkeer worden verzacht met de volgende maatregelen: concentratie van verkeer op hoofdwegen, zodat een duidelijke scheiding ontstaat tussen rustige verblijfsgebieden en drukke verkeersruimten. Het waarborgen van rust in de verblijfsgebieden wordt verder gerealiseerd door het autoverkeer daar zo veel mogelijk te beperken tot bestemmingsverkeer. De wegen worden ingericht als 30-km zone. Andere verzachtende maatregelen voor de leefbaarheid langs verkeersaders zijn geluidsarm asfalt en geluidsisolatie.

Aan de singels, uitvalswegen en de spoorlijn (Tweckelerveld) dienen voor 2008 nog zo'n 800 woningen geluidgesaneerd te worden in het kader van de A-lijst en raillijst (Wet Geluidshinder). Hiermee is een bedrag gemoeid van ca. 8 miljoen euro. De middelen hiervoor moeten komen uit de ISV-2 gelden. Beheersing/beperking van verkeersbewegingen op die singels of de aanleg van geluidsarm asfalt kan tot een reductie van geluidssaneringen leiden.

B1.1 Oplossingsrichtingen per subdoel

Hoofddoel van het mobiliteitsbeleid is het waarborgen van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden van de stad, alsmede het waarborgen van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad.

In de economische gebieden, Enschede west en Enschede centrum staat de bereikbaarheid centraal, in de verblijfsgebieden (woon- en leefgebieden) de leefbaarheid en de veiligheid. Om op de lange termijn te bereiken dat de stad in zijn totaliteit bereikbaar en leefbaar blijft is het van essentieel belang dat de economische functies zo veel mogelijk te concentreren rond multimodale knooppunten, hoofdonthoudingswegen en lightrailhaltes en daarbij het gereguleerd, het garageparkeren en de P&R voorzieningen uit te breiden. Om de leefbaarheid in wijken verder te vergroten dienen verkeersaantrekkende functies zodanig te worden gesitueerd dat overlast zo veel als mogelijk wordt voorkomen. Van belang is ook het faciliteren van de fietser om het aandeel fietsgebruik vast te houden.



B1.1.1 Differentiatie van de hoofdoelen

Enschede kan naar functie en gebruikintensiteit ingedeeld worden in verschillende gebiedstypen. Een logische indeling is:

- Centrum
- Woonwijken
- Gemengde wijken (wonen met verspreid werken)
- Bedrijvenlocaties
- Kantoren/perifere detailhandels voorzieningen/voorzieningen
- Buitengebied

Deze indeling kan worden gebruikt bij het differentiëren van de kwaliteit van bereikbaarheid in relatie tot leefbaarheid. De gekozen insteek is die van de leefbaarheid.

Bij bereikbaarheid worden onderscheiden de kwaliteiten bereikbaarheid met auto, met het OV en met het langzaam verkeer. De kwaliteit waarmee gebieden met deze netwerken ontsloten worden, draagt in belangrijke mate bij aan de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van Enschede.

De onderstaande kentallen/reistijden/normen zijn ter illustratie en ontleend aan het Nationaal pakket Duurzame Stedenbouw en aan het milieu- en omgevingsbeleid Drechtsteden. Afhankelijk van de verdere specificering van de doelen uit het Mobiliteitsplan 2004-2015, na uitvoering van de nulmeting, zullen deze kentallen worden geactualiseerd en gespecificeerd voor Enschede.

Differentiatie in auto-bereikbaarheid

Kwaliteit	Omschrijving
Goed	reistijd vanaf hoofdwegennet 10 minuten
Voldoende	reistijd vanaf hoofdwegennet tussen 10 en 15 minuten
Slecht	reistijd vanaf hoofdwegennet tussen 15 en 20 minuten

Differentiatie in OV-bereikbaarheid

Kwaliteit	Omschrijving
Goed	overdag > 4X per uur
Voldoende	overdag 2X per uur
Slecht	overdag < 1X per uur

Differentiatie in langzaam verkeer

Fijnmazig fietsnetwerk
Grofmazig fietsnetwerk
Fietsroutes

Gewenste kwaliteit per gebiedstype

Gebiedstype	Bereikbaarheid auto	Bereikbaarheid OV	Langzaam verkeer
Centrum	Goed	Goed	Fietsroutes
Woongebieden	Voldoende	Goed	Fijnmazig fietsnetwerk
Gemengde gebieden	Voldoende	Goed	Fijnmazig fietsnetwerk
Bedrijvenlocaties	Goed	Voldoende	Fietsroutes
Kantoren/pdv/voorzieningen	Matig	Goed/matig	Fietsroutes
Buitengebied	Slecht acceptabel ¹	Slecht acceptabel ²	Fietsroutes

B1.1.2 Differentiatie in leefbaarheid.

Door het concentreren van verkeersstromen wordt de geluidshinder in verblijfsgebieden zo veel mogelijk beperkt en daarmee de leefbaarheid bevordert. Daarnaast kunnen compenserende maatregelen, bijvoorbeeld de aanleg van geluidsarm asfalt, zoals is gedaan op de Gronausestraat, en geluidwerende maatregelen worden getroffen. Dit levert een geluidsreductie op.

Differentiatie in geluidskwaliteit

Kwaliteit	Omschrijving
Goed	geen geluidsgehinderden
Voldoende	buiten geluidgehinderden, binnen niet
Matig	alleen in de nacht binnen geen geluidgehinderden
Slecht	zowel binnen als buiten geluidshinder

Gewenste geluidskwaliteit per gebiedstype

Gebiedstype	Kwaliteit
Centrum	Voldoende
Woonwijken	Goed
Gemengde wijken	Voldoende
Bedrijvenlocaties	Slecht acceptabel
Kantoren/pdv/voorzieningen	Matig
Buitengebied (exclusief stiltegebieden)	Voldoende

N.B. De geluidskwaliteit in een gebied is tevens afhankelijk van de aanwezigheid van bedrijvigheid.

¹ Een slechte kwaliteit is acceptabel, echter de bereikbaarheid met de auto zal over het algemeen goed zijn.

² Een slechte kwaliteit van de reguliere lijndiensten is acceptabel, ervan uitgaande dat met de Regiotaxi Twente een basisniveau van openbaar vervoer wordt geboden.



Bijlage 2 Fiets

B2.1 Ontwikkelingen

Het gebruik van de fiets in Enschede neemt een belangrijke plaats in. Als alternatief voor de auto is de fiets op kortere afstanden (< 7,5 km) van wezenlijk belang. Het gaat hier met name om lokale verplaatsingen naar het Centrum en de werkgebieden in/rond de stad. In de periode 1999-2001 werd in Enschede 39 % van het totaal aantal verplaatsingen tot 7,5 km gemaakt met de fiets, terwijl dit in vergelijkbare gemeenten 33 % was. Gezien het aandeel van de fiets bij de vervoerwijzekeuze in Enschede, kan dus worden geconcludeerd dat de fiets een substantiële bijdrage levert in de bereikbaarheid.

Door te stimuleren dat meer bezoekers naar het centrum de fiets in plaats van de auto kiezen, kan ook in de toekomst de bereikbaarheid via de daarvoor vastgestelde verkeersaders op peil worden gehouden en zo nodig verbeterd. Een betere doorstroming op voornoemde wegen zal leiden tot minder autoverkeer in de verblijfsgebieden, met als gevolg een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid aldaar.

Het bevorderen van het fietsverkeer levert dus een positieve bijdrage aan het oplossen van bestaande en toekomstige mobiliteitsproblemen in Enschede.

Om een groot aandeel van de fiets in het verkeer te handhaven en verder te verhogen, is het belangrijk de fietser een goede infrastructuur aan te bieden. Omdat de fiets met name geschikt is voor korte verplaatsingsafstanden is het daarnaast van belang om hiermee bij de ruimtelijke ordening van de stad reeds rekening te houden. Planning van nieuwe woningen binnen fietsafstand van het centrum en een goed locatiebeleid voor belangrijke bestemmingen zijn daarvoor de geëigende middelen of anders gezegd, een goed ruimtelijk ordeningsbeleid kan bijdragen tot kortere fietsafstanden.

De in deze bijlage opgenomen wensen, knelpunten en visie ten aanzien van het fietsgebruik is voornamelijk ingestoken vanuit de fiets. De fiets is echter niet de enige verkeersdeelnemer en voor de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West zijn ook de auto en het openbaar vervoer van belang. Daarom is bij de daadwerkelijke afweging van maatregelen een integrale afweging tussen de diverse vervoerwijzen aan de orde. De hoofdtekst van dit Mobiliteitsplan geeft hiervoor de handvaten.

B2.2 Stand van zaken en wensen

Een middel om het fietsgebruik te stimuleren is het ontwikkelen van een samenhangend netwerk, waarbinnen een hoofdstructuur van verbindingen wordt opgenomen (zie kaart 1). De aan dit fietsnetwerk te stellen eisen kunnen worden ondergebracht in vijf hoofdeisen:

- a. Samenhang: het netwerk vormt een samenhangend geheel en sluit goed aan op herkomsten en bestemmingen.
- b. Directheid: omrijden blijft tot een minimum beperkt.

- c. Aantrekkelijkheid: fietsen moet aantrekkelijk zijn.
- d. Veiligheid: fietsinfrastructuur waarborgt verkeersveiligheid.
- e. Comfort: vlotte en comfortabele doorstroming.

De infrastructuur voor fietsers in Enschede voldoet –uiteraard- niet op alle onderdelen aan de gestelde normen. Hieronder worden kort de stand van zaken per criterium beschreven.

B2.2.1 Samenhang

Het in 1995 ontworpen fietsnetwerk bestond uit primaire en secundaire verbindingen. De primaire verbindingen zijn vrijwel volledig voltooid en uitgevoerd in vrijliggende fietspaden, fietsstroken en –een beperkt aantal- solitaire fietsverbindingen, terwijl de secundaire verbindingen binnen de bebouwde kom niet of nauwelijks zijn uitgewerkt. In het concept- "Fietsnetwerk 2003" is deze indeling losgelaten en bestaat enkel uit primaire verbindingen.

Indien er sprake is van een fietsverbinding langs een verkeersader, dan zal deze voorziening overeenkomstig de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, worden vormgegeven als vrijliggend fietspad of, indien er onvoldoende ruimte is, een fietsstrook. Verbindingen welke onderdeel uitmaken van het primaire fietsnetwerk en gelegen zijn in 30 km gebieden, kennen een gradatie in uitvoering, afhankelijk van gebruik en plaatselijke omstandigheden.

Zo zullen belangrijke schakels in verblijfsgebieden die onderdeel uitmaken van het primaire fietsnetwerk, bij voorkeur worden uitgevoerd als fietsstraat of solitaire fietspaden, terwijl bij minder belangrijke schakels de aandacht beperkt zal blijven tot het oplossen van knelpunten voor de fietsers.

Buiten de bebouwde kom zal de aanleg van fietspaden en stroken, zoals reeds opgemerkt, beperkt blijven tot de 80 km wegen, dan wel solitaire fietsverbindingen welke dus niet langs het "autonetwerk" zijn gesitueerd. De aanpak van de overige verbindingen die onderdeel uitmaken van het primaire fietsnetwerk zal enkel beperkt blijven tot het oplossen van





knelpunten. Mede omdat er vanuit de inrichtingseisen Duurzaam Veilig langs 60 km wegen geen fietspaden worden aangelegd.

B2.2.2 Directheid

In Enschede hoeft de fietser in verhouding tot vergelijkbare steden niet ver om te rijden tussen het vertrekpunt en de bestemming en ligt de gemiddelde gereden snelheid eveneens iets hoger. De totaalscore voor de hoofdeis directheid is goed. Wel is er sprake van enig oponthoud bij verkeerslichten, omdat de maximale wachttijd soms erg hoog is. Substantiële winst kan worden geboekt met een nog meer op fietsers toegesneden afstelling van de verkeerslichten. Het toevoegen van een ontbrekende schakel kan in een aantal situaties eveneens de directheid van het fietsnetwerk verbeteren.

Directheid wordt ook gekenmerkt door de vlotheid van de fiets ten opzichte van andere vervoerswijzen. In Enschede is de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto goed, maar houdt ten opzichte van andere grote steden zeker niet over. Het creëren van fietsdoorsteken op strategische plekken in het fietsnetwerk kan dan ook leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid van het centrum voor de fiets.

Om de fietser te informeren over de meest directe route, is een goede fietsbewegwijzering belangrijk.

B2.2.3 Aantrekkelijkheid

Veel fietsroutes vallen samen met autoroutes, waardoor ze voor fietsers niet erg aantrekkelijk zijn. De tevredenheid van de fietsers in Enschede houdt op dit onderdeel niet over. Onderzoek moet uitwijzen of het mogelijk is een aantal belangrijke fietsroutes los te koppelen van de autoroutes. Dit zou enerzijds kunnen door bestaande fietsroutes autoluwer te maken, anderzijds fietsroutes te situeren in bestaande autoluwe gebieden. Hoewel het laatste vooralsnog het meest reëel lijkt, zou een aanpassing van de verkeerscirculatie –bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer- ook tot een aantrekkelijker fietsroute kunnen leiden.

Om de aantrekkelijkheid van het fietsen te vergroten, is het naast de realisatie van een goed fietsnetwerk ook van belang dat er goede voorzieningen voor het parkeren en stallen van de fiets aanwezig zijn en dan met name voor de bezoekers van het centrum van Enschede.

Tijdens de herinrichtingsplannen van de binnenstad is, mede doordat de beschikbare budgetten niet toereikend waren, het fietsparkeren nog niet geheel ingepast. Wel is een gratis en bewaakte fietsenstalling voor circa 1000 fietsen onder V&D ingericht. Met het bestaande fietsparkeerplan als leidraad, zal het aantal bewaakte fietsenstallingen in het centrum in de nabije toekomst moeten worden uitgebreid. De problematiek met betrekking tot het fietsparkeren en stallen lijkt zich vooralsnog te beperken tot het centrum van Enschede, met de aantekening dat ook elders vooral aandacht moet worden geschonken aan het fietsparkeren bij openbaar vervoer knooppunten en bushaltes. Wel is het van belang dat bij zowel kleinschalige als grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen in de gehele gemeente steeds wordt bezien op welke wijze het stallen van fietsen wordt opgelost.



B2.2.4 Veiligheid

Het aantal fietsslachtoffers ligt hoger dan de landelijke norm, waardoor Enschede op dit onderdeel matig scoort. Wel is het ongevalrisico voor fietsers in Enschede lager dan landelijk gemiddelde. Het ligt voor de hand om voor het fietsnetwerk de doelstellingen genoemd in het startprogramma "Duurzaam Veilig" over te nemen. In een duurzaam veilige verkeerssituatie worden ontmoetingen tussen fietsers met veel en snelrijdend autoverkeer vermeden.

Alhoewel een black spot analyse de basis vormt voor het nemen van maatregelen, moet ook aandacht besteed worden aan het onveiligheids- gevoel dat mensen hebben over een bepaalde verkeerssituatie; de zogenaamde "subjectieve onveiligheid".

Tenslotte zal in het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan ook de veiligheid van de fietsers alle aandacht moeten krijgen.

B2.2.5 Comfort

Met betrekking tot de hoofdeis "comfort" is duidelijke verbetering gewenst. Veel fietsers hebben op de vaak smalle fietsstroken veel hinder van het autoverkeer. Het gaat dan om invalswegen zoals de Deurningerstraat en Oldenzaalsestraat. Maar ook op andere verkeersaders doen deze problemen zich voor. De beschikbare maat voor de fietsstrook van 1,50 meter blijkt te smal te zijn en moeten fietsers vaak achter elkaar rijden.

Het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's, of de aanleg van solitaire fietspaden of parallel lopende fietsstraten lijkt de enige oplossing om het comfort voor fietsers op een aantal schakels te verbeteren. Omdat deze wegen ook een belangrijke schakel vormen in het auto- en openbaarvervoer- netwerk lijkt eenrichtingsverkeer niet reëel

Om het aantal stops voor fietsers te verminderen zou onderzocht moeten worden of het mogelijk is om het aantal VRI's in fietsroutes te verminderen en de voorrang aldaar consequenter ten gunste van de fietser te regelen. De aanleg van rotondes -volgens de CROW richtlijnen- kan tenslotte in voorkomende situaties leiden tot een aanzienlijke verbetering van het comfort voor de fietser.

Op fietspaden/stroken en fietsstraten verdient rode asfaltverharding de voorkeur en zal eventuele klinker- of tegelverharding moeten worden vervangen.

B2.3 Mogelijke maatregelen en aandachtspunten

Gelet op de doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2004-2015 en het belang van een samenhangend fietsnetwerk en de bijbehorende inrichtingseisen van een fietsroute, kunnen een aantal acties en maatregelen worden geformuleerd. Het in overleg met de Fietsersbond ontwikkelde concept-fietsnetwerk (zie bijbehorende figuur) kan hiervoor de basis vormen.

De mogelijke maatregelen/aandachtspunten zijn:

- a. Inventarisatie ontbrekende schakels en knelpunten in het fietsnetwerk (ook aandacht voor school- en recreatieve routes);



-
- b.* Ontwikkeling fietsroutes richting Enschede-Centrum, mogelijk parallel aan het hoofdwegennet, waarbij speciale aandacht bestaat voor oversteek Singelring;
 - c.* Ontwikkeling notitie uitvoeringseisen fietsnetwerk, met hierbij speciale aandacht voor fietsstraten;
 - d.* Ontwikkeling notitie fietsparkeren/stallen in met name het centrum en bij openbaarvervoerhaltes;
 - e.* Ontwikkeling fietsbewegwijzeringsplan

Bijlage 3 Openbaar Vervoer

B3.1 Ontwikkelingen

Het openbaar vervoer is een relatief complexe vervoersvorm. Reizigers, exploitanten, regelgeving, bekostiging, lijnennet en infrastructuur zijn zaken die allemaal van belang zijn en die door verschillende instanties worden uitgevoerd en geregeld. Daarom wordt onderstaand kort een aantal belangrijke kenmerken en ontwikkelingen opgesomd.

B3.1.1 Taken en bevoegdheden gemeente versus Regio

De Regio Twente is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio, inclusief de drie steden Enschede, Hengelo en Almelo. In 1995 zijn de bevoegdheden op grond van de kaderwet overgegaan naar Regio. De drie steden zijn desondanks nauw betrokken gebleven bij de inhoudelijke voorbereidingen voor wijzigingen van de stadsdienstregelingen en verantwoordelijk gebleven voor de financiën en reserves van de stadsbuslijnen. De afspraken over taken en verantwoordelijkheden zijn door diverse oorzaken (Wet Personenvervoer 2000, nieuwe vervoersovereenkomst en verleende concessie, gewijzigde rijksbijdrageregelingen) toe aan actualisering. De Regio Twente denkt daarbij aan een sterkere rol voor zichzelf. Daarnaast is en blijft de gemeente verantwoordelijk voor de aanpassing en onderhoud van de infrastructuur (wegen, busbanen, bushaltes)

B3.1.2 Verleende concessie

Connexxion voert binnen de regio het openbaar vervoer uit op basis van een concessie die door de Regio Twente is verleend. Deze concessie is gebaseerd op de vervoersovereenkomst die loopt tot 2006. In de concessieovereenkomst zijn diverse afspraken, rechten en plichten van partijen duidelijk vastgelegd. Zonder vergunning mag een andere vervoerder geen openbaar vervoer aanbieden in het gebied.

B3.1.3 Bekostiging openbaar vervoer

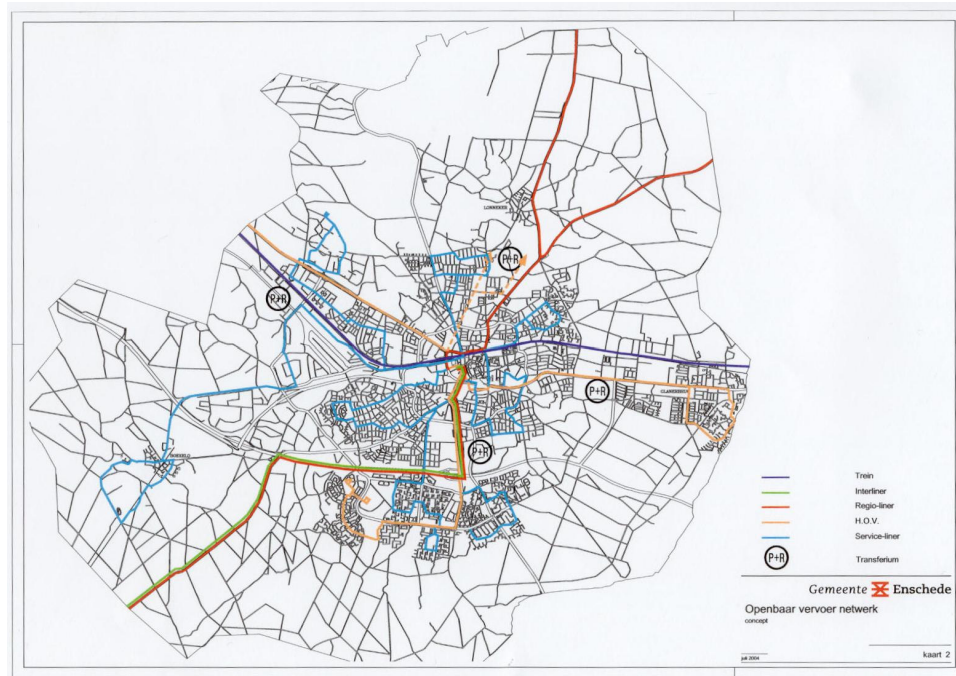
De verantwoordelijkheid voor de opbrengst uit kaartverkoop ligt geheel bij de vervoerder. Op grond van een rijksbijdrageregeling exploitatie openbaar vervoer wordt een rijksbijdrage aan de Regio Twente verleend. De Regio keert vervolgens aan Connexxion een Twentebijdrage uit: een subsidie op grond van afspraken uit de concessieovereenkomst. De rijksbijdrage-systematiek is de laatste jaren regelmatig aan verandering onderhevig en er speelt een bezuinigingstaakstelling. Momenteel is de rijksbijdrage gerelateerd aan de opbrengst uit kaartverkoop; met ingang van 2004/2005 zal een vaste rijksbijdrage worden uitgekeerd op grond van systeemkenmerken van de regio.

B3.1.4 Stersysteem, duidelijk en inzichtelijk

De dienstregeling in de drie grote steden is sinds jaar en dag al opgezet als een stersysteem: alle lijnen zijn gericht op de NS-stations in de centra en de aankomst- en vertrektijden van de buslijnen zijn gekoppeld aan de tijden van de intercitytreinen (zie ook kaart 2). Hiermee worden de belangrijkste reizigersstromen gefaciliteerd. Dit systeem wordt door reizigers zeer gewaardeerd.

De ingebruikname van de HOV-as Zuid langs de Zuiderval/Haaksbergerstraat in april 2000 heeft een vrij ingrijpende herschikking van het lijnennet in het zuidelijk stadsdeel betekend. Sindsdien is het streven om de dienstregeling en lijnvoering van de stadsbuslijnen niet spectaculair meer te wijzigen, tenzij het gereedkomen van nieuwe exclusieve businfrastructuur daarom vraagt. Het openbaar vervoer en de reizigers zijn gebaat bij een stabiele situatie. Dat draagt bij aan duidelijkheid en inzichtelijkheid en dus aan een lage drempel om ervan gebruik te maken.

De laatste jaren is met name ingezet op kwaliteitsverbetering en uitstraling, zoals vernieuwing van het busmaterieel, verbetering van de toegankelijkheid voor minder validen, betere reizigersinformatie, goede afspraken over de beschikbaarheid en inrichting van infrastructuur, grotere stiptheid en regelmaat. Daarnaast zijn er maatregelen doorgevoerd in de tarievensfeer, zoals een gereduceerd tarief op zaterdag (Hartje Stad-kaart) en een herzonering,



waardoor sommige wijken qua tarief dicht bij het centrum komen te liggen. Het voorzieningenniveau is uitgebreid met een aanvullend collectief vraagafhankelijk vervoerssysteem: de Regiotaxi Twente. Deze bedient gebieden die niet of nauwelijks door regulier openbaar vervoer wordt bediend of zorgt voor openbaar vervoer op zwakke vervoerrelaties. Ook is een (gratis) spitsbusverbinding van start gegaan tussen het P&R-terrein Zuiderval en het centrum. Inmiddels rijdt deze bus niet meer, maar rijden op de zaterdag de reguliere lijnen langs het P&R-terrein met een hoge (10 minuten) frequentie. Onderzoek naar de mening van reizigers toont aan dat het openbaar vervoer hoger wordt gewaardeerd dan enkele jaren geleden.

B3.1.5 Medegebruik HOV-voorzieningen

Hoewel het volgens de wet strikt genomen geen openbaar vervoer is, is na een succesvolle proefperiode besloten om (een groot deel van de) exclusieve businfrastructuur ook open te stellen voor taxi's. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de aantrekkelijkheid van dit vervoerssysteem.

B3.1.6 Spoorlijn Enschede-Gronau

Tenslotte is de spoorlijn Enschede-Gronau weer heropend. Hierdoor zijn de verbindingen per spoor met Munster en Dordtmund aanzienlijk verbeterd. Op Duitse feestdagen is er een prima alternatief voor de auto voorhanden. Op werkdagen maken ca. 2000 reizigers per dag gebruik van deze lijn en op zaterdagen ligt dat aantal op ca. 4000 reizigers. Becijferd is dat voor een goede exploitatie gemiddeld 3000 reizigers per dag nodig zijn.

B3.2 Stand van zaken en wensen

Uit de tussentijdse evaluatie van het Mobiliteitsplan 1996-2005 kunnen een aantal conclusies worden getrokken ten aanzien van de stand van zaken in het openbaar vervoer in Enschede:

- 1 t.a.v. de Modal-split:
 - a In Enschede wordt op werkdagen ongeveer 42% van alle busreizigers in de Regio Twente vervoerd (ca. 15.000 per werkdag in Enschede tegen 20.000 in de rest van Twente). Op zaterdagen ca. 11.000 reizigers; bron: Connexxion 2003)
 - b Circa 40% van de busreizigers in Enschede reist met een OV-studentenkaart (bron: Connexxion 2003).
 - c De belangrijkste motieven van OV gebruikers in Enschede zijn: onderwijs (32%), sociaal/recreatief (24%), werken (23%) en winkelen (12%) (bron: Connexxion 2003).
 - d Het busvervoer en de waardering van het busvervoer laten een bescheiden stijging zien, wat kan duiden op een toenemende aantrekkelijkheid van het busvervoer in Enschede. Het Hartje-Stad-kaartje neemt toe in populariteit (1e kwartaal 2002 gemiddeld 740 retourkaartjes per zaterdag; 1e kwartaal 2003 gemiddeld 1200 retourkaartjes per zaterdag = 2400 reizigers; bron: Connexxion 2003). Een verdere toename wordt goed mogelijk geacht door extra publiciteit, want 54% van busreizigers kent het kaartje nog niet.
 - e Hoewel de uitkomsten van sommige onderzoeken niet hetzelfde eenduidige beeld opleveren, lijkt het aandeel openbaar vervoer van de woonwijken naar het centrum in enige mate afgenomen (van 12% naar 10%)
 - f Het totaal OV-gebruik over alle verplaatsingen in Enschede (kris-kras relaties binnen de stad) neemt iets toe (van 6 naar 8%).
- 2 t.a.v. de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer:
 - a De waardering voor het openbaar vervoer is enigszins toegenomen (van 6,4 in 1999 naar 6,7 in 2001; bron: I&O research mei 2002). De waardering voor Connexxion in Twente is een 7,1 (bron: Connexxion kwaliteitsthermometer 2003).
 - b De gemiddelde werkelijke reistijd naar de binnenstad per bus (vanuit de woonwijken) is tussen 1998 en 2003 is gedaald en wel van 20,1 naar 18,8 minuten. De gemiddelde geschatte reistijd naar de binnenstad per bus is daarentegen gestegen en wel van 20,4 min. in 1998 naar 25,9 min. in 2003. De reizigers overschatten dus in toenemende mate de reistijd per bus naar het centrum. De reissnelheid voor de bus is iets toegenomen en wel van 12,0 km/uur naar 13,0 km/uur. Hierin is ook looptijd van af huis meegenomen.

Het gebruik van het openbaar vervoer neemt in Enschede een bescheiden maar toch ook een groeiende belangrijke plaats in. Goed hoogwaardig openbaar vervoer kan immers met name op termijn een alternatief voor autoverplaatsingen zijn of in combinatie met autoverplaatsingen (ketenmobiliteit) voor de bereikbaarheid van de binnenstad van groot belang zijn. Vooral indien het openbaar vervoer van vrije banen gebruik kan maken, kan de bereikbaarheid voor deze categorie op peil blijven of verbeteren.

B3.3 Mogelijke maatregelen en aandachtspunten

Door reductie van autoverplaatsingen van/naar de binnenstad en/of andere werkgebieden kan ook in de toekomst de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op peil worden gehouden of zo mogelijk worden verbeterd. Daarom is het bevorderen van het openbaar vervoer een van de afgeleide doelstellingen van dit Mobiliteitsplan.

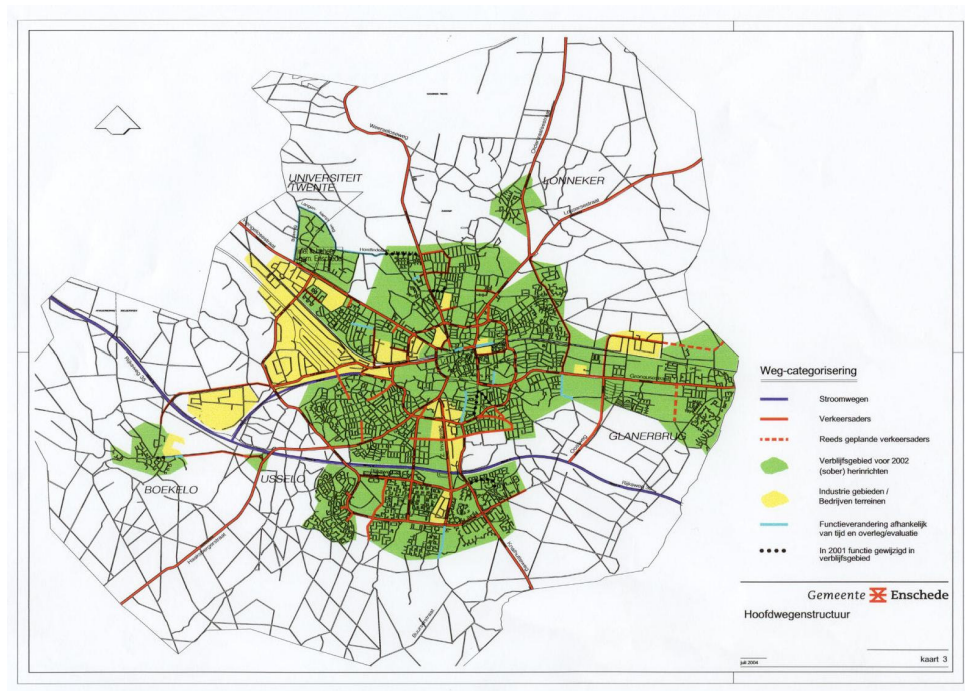
De basis voor een en ander ligt in het lijnennet van het openbaar vervoer. Dit lijnennet inclusief de windrichtingen waarin mogelijke P&R-locaties ontwikkeld kunnen worden zijn weergegeven in bijgevoegde figuur.

Een aantal mogelijke maatregelen en aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer zijn:

- a. Het verder ontwikkelen van de HOV-assen
- b. Het tezamen met de Regio Twente realiseren van een Agglolijn-concept
- c. Beter benutten HOV-assen door aanpassing lijnvoering van de andere (streek)lijnen, Regiotaxi et cetera ten behoeve van grotere aantrekkelijkheid.
- d. Kwaliteitsverbetering van bestaande OV-knooppunten en haltes. (uitbreiden/ verbeteren reisinformatie, sociale veiligheid verbeteren, verbeteren toegankelijkheid, onderzoeken mogelijkheid servicelijn)
- e. Het verder ontwikkelen en realiseren van P&R/transferia

Bijlage 4 Hoofdwegenstructuur

In kaart 3 is het hoofdwegennet opgenomen. Hierbij is conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig onderscheid gemaakt in stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Alle wegen die niet tot één van deze beide categorieën behoren, behoren tot het verblijfsgebied. Binnen de kom geldt in een verblijfsgebied een snelheid van 30 km/h buiten de kom een snelheid van 60 km/h.



Bijlage 5 Parkeren

B5.1 Ontwikkelingen

Parkeerbeleid heeft een sterke invloed op de plaats waar personen, bedrijven en instellingen activiteiten uitvoeren, op keuze van vervoerwijze en op de afwikkeling van verkeersstromen. Parkeerbeleid heeft daarmee effect op de bereikbaarheid van gebieden en activiteiten en op de leefbaarheid in en om die gebieden.

Een belangrijk instrument bij het opzetten van parkeerbeleid in een gemeente zijn parkeer-kencijfers. Deze cijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel om de orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Dat het om de orde van grootte gaat, blijkt onder andere uit de bandbreedte.

Recentelijk zijn landelijk de parkeer-kencijfers geactualiseerd. Dit was aan de orde in verband met de volgende ontwikkelingen:

1. Voortzetting toename gemiddeld autobezit: het gemiddelde autobezit per inwoner/huishouden neemt nog steeds toe, met als gevolg een toenemende vraag naar parkeerplaatsen.
2. Verruiming winkelopeningstijden: het bezoek aan de binnenstad en stadsdeelcentra wordt verdeeld over meerdere uren. Dit kan leiden tot een spreiding, waardoor de parkeerdruk afneemt, maar ook een menging van verschillende parkeedersgroepen (bezoekers, bewoners, werkers) waardoor de parkeerdruk toeneemt.
3. Toename bezoek binnenstad in de avonduren: de vraag naar parkeerplaatsen in de avonduren neemt hiermee toe.
4. Uitkomsten gebruikersonderzoek CROW: Destijds zijn de parkeer-kencijfers opgesteld aan de hand van ervaringscijfers in de vier grote steden. Inmiddels zijn de parkeervraagstukken in de middelgrote en kleinere gemeenten actueel. Daarom bestaat in die gemeenten nu ook behoefte aan kencijfers die betrekking hebben op hun specifieke situatie.

In het licht van een sturend parkeerbeleid biedt het bepalen van het aantal parkeerplaatsen soms een mogelijkheid het autogebruik te beperken. Het oorspronkelijke onderscheid in A, B, en C locaties elk met hun eigen specifieke bereikbaarheidsprofielen, is de laatste jaren steeds meer onder druk komen te staan. Er is een terughoudende attitude ontstaan ten opzichte van het algemeen toepassen van generale (landelijke) uitgangspunten en de rijksoverheid stelt zich dan ook meer en meer op het standpunt dat de primaire verantwoordelijkheid van het uitwerken van het verkeers- en vervoersbeleid bij de lokale overheid ligt.

B5.2 Parkeerkentallen

Bij het vaststellen van de parkeernorm voor een bepaalde voorziening moet binnen de bandbreedte van het parkeerkencijfer rekening gehouden worden met:

- specifieke kenmerken van de voorziening
- mogelijk dubbelgebruik van de parkeerplaatsen
- mobiliteitskenmerken van de bezoekers en/of gebruikers.
- bereikbaarheid van de parkeerlocatie
- kwaliteit van het openbaar vervoer.

Functies in het centrum hebben een lagere parkeervraag dan dezelfde functies elders. Dit komt o.a. door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen meestal lager. Dit is de reden waarom parkeerkencijfers worden onderscheiden naar stedelijke zones te weten:

- het gebied binnen de centrumring (centrum)
- het gebied tussen de centrumring en de singels (schil)
- het gebied buiten de singels (overig)

Landelijk wordt bij het gebruik van de kencijfers ook onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad. Het aanbod van alternatieve vervoerswijzen is bijvoorbeeld in het centrum van Rotterdam van een ander niveau dan in het centrum van Enschede. Enschede behoort tot de gemeenten met een sterke stedelijkheidsgraad. Uiteraard gaat het hier om de bebouwde kom van Enschede; de kernen Boekelo, Glanerbrug en Lonneker zijn minder stedelijk.

Omdat de uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid steeds meer een primaire verantwoordelijkheid van de lokale overheid is, wordt voorgesteld het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een locatie in Enschede in het vervolg met behulp van de actuele parkeerkencijfers vast te stellen. Hierbij de aantekening dat het specifieke bereikbaarheidsprofiel van een locatie, zoals bij het gebruik van de A-, B- en C-locaties wel van belang blijft.

De toepassing en exacte invulling van parkeerkentallen blijft derhalve een aspect dat van geval tot geval kan verschillen. In overleg met onder meer het parkeerbedrijf zal bijvoorbeeld bepaald moeten worden of parkeervoorzieningen op eigen terrein, in het openbare gebied of in bestaande parkeervoorzieningen een plaats kunnen vinden.



	centrum		binnen- singel		overig		waarvan aandeel bezoekers	eenheid
	min	max	min	max	min	max		
woningen dure segment (koop>210.000; huur>525 pm)	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	2,2	0,3 pp	woning
woningen midden segment (koop>160.000; huur<525 pm)	1,2	1,4	1,4	1,6	1,6	1,9	0,3 pp	woning
woningen goedkope segment (koop<160.000; sociale huur)	1,1	1,2	1,2	1,4	1,3	1,7	0,3 pp	woning
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3 pp	woning
kamerverhuur	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2 pp	kamer
binnenstad/hoofdwinkelgebieden	2,5	3,5	-	-	-	-	85%	100 m ² bvo
stadsdeelcentra	-	-	2,8	3,8	3	4	85%	100 m ² bvo
wijk, buurt en dorpscentra	2,5	4	2,5	4	2,5	4,5	85%	100 m ² bvo
grootschalige detailhandel	-	-	4,5	6,5	5,5	8,5	85%	100 m ² bvo
(week)markt	2,5	4	2,5	4	2,5	4,5	85%	100 m ² bvo
dienstverlening/kantoren met baliefunctie	1,5	2	2	2,5	2,5	3,5	20%	100 m ² bvo
kantoren zonder baliefunctie	0,8	1,5	1	1,7	1,2	2,5	5%	100 m ² bvo
arbeids-/bezoekersextensieve bedrijven	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,9	5%	100 m ² bvo
arbeids-/bezoekersintensieve bedrijven	1	1,5	1,5	2	2	2,8	5%	100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,8	1,7	0,8	1,8	10%	100 m ² bvo
café/bar/cafetaria/discotheek	4	6	4	6	5	8	90%	100 m ² bvo
restaurant	8	10	8	10	12	16	80%	100 m ² bvo
museum/bibliotheek	0,3	0,5	0,5	0,7	0,9	1,2	95%	100 m ² bvo
bioscoop/theater/schouwburg	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,4		zitplaats
sporthal (binnen)	1,5	2	1,7	2,2	2	3	95%	100 m ² bvo
sportveld (buiten)	13	27	13	27	13	27	95%	ha.netto terrein
dansstudio/sportschool	2	3	3	3	3	5	95%	100 m ² bvo
squashbanen	1	1,5	1	1,5	1	1,5	90%	baan
tennisbanen	2	3	2	3	2	3	90%	baan
golfbaan	-	-	-	-	6	8	95%	hole
bowlingbaan/biljartzaal	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	95%	baan/tafel
stadion	0,04	0,2	0,04	0,2	0,04	0,2	99%	zitplaats
evenementenhal/beurs-/congresgebouw	3	4	4	6	5	8	99%	100 m ² bvo
zwembad	7	9	8	10	9	12	90%	100 m ² Bassin
themapark/pretpark	4	12	4	12	4	12	99%	ha.netto terrein
overdekte speeltuin/hal	3	12	3	12	3	12	90%	100 m ² bvo
manege	-	-	-	-	0,3	0,5	90%	box
cultureel centrum/wijkgebouw	1	3	1	3	1	4	90%	100 m ² bvo
ziekenhuis	1,5	1,7	1,5	1,7	1,5	1,7		bed
verpleeg/verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	60%	wooneenheid



	centrum		binnen-singel		overig		waarvan aandeel bezoekers	eenheid
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	1,5	2	1,5	2	1,5	2	65%	behandelkamer
WO/HBO dag	20	20	20	20	20	20		collegezaal
MBO (ROC)WO/HBO-dag	5	7	5	7	5	7		leslokaal
voorbereidend beroepsonderwijs dag	0,5	1	0,5	1	0,5	1		leslokaal
avondonderwijs	0,5	1	0,5	1	0,5	1		student
basisonderwijs	0,5	1	0,5	1	0,5	1		leslokaal
crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8		arbeidsplaats
hotel	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5		kamer
volkstuin	-	-	-	-	0,3	0,3		perceel
religiegebouw	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2		zitplaats
begraafplaats/crematorium	15	30	15	30	15	30		gelijktijdige begrafenis crematie

B5.3 Doelen

B5.3.1 P&R/transferia

Enschede kent al een transferium aan de zuidzijde van de stad. Het gaat hier om een bestemmingstransferium: automobilisten wordt de mogelijkheid geboden de auto gratis te parkeren en het laatste deel van de reis naar hartje stad gratis per openbaar vervoer te maken. Dit type transferium richt zich met name op het efficiënt gebruiken van de schaarse ruimte in het centrum. Het aanleggen van transferia binnen Enschede geldt als een van de belangrijkste voorwaarden om het parkeerbeleid binnen de Singels te doen slagen.

Naast het transferium aan de Zuiderval is het doel ook aan een aantal andere invalswegen bestemmingstransferia te bouwen, aansluitend aan de te ontwikkelen HOV-assen.

Het P&R-terrein Drienerlo kan op termijn ook uitgroeien tot een herkomststransferium, met overstap op (IC)treinverkeer.



B5.3.2 Parkeren in het centrum en toepassing ontheffingen

Het langparkeren in het stadscentrum moet worden ontmoedigd door de invoering van een progressief tariefsysteem. Tevens zal de verhouding tussen de tarieven voor het parkeren op maaiveld en het parkeren in een garage vergroot worden, ten gunste van het garageparkeren.

De hoeveelheid uit te geven parkeerontheffingen voor bewoners en werknemers in het centrumgebied wordt bepaald aan de hand van de normeringen. Het surplus boven de normeringen dient te parkeren op het transferium.

- Bedrijven en kantoren behoren te voldoen aan de vereiste hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein. Als dit niet lukt, om welke reden dan ook, dan is er een mogelijkheid het aantal parkeerplaatsen in een van de parkeergarages aan te vullen. Hier zijn hoge kosten mee gemoeid waarbij gedacht moet worden aan de kostprijs van de parkeerplaats. Het aantal uit te geven abonnementen kan nooit meer zijn dan het aantal parkeerplaatsen dat op het drukste moment in de betreffende parkeergarage vrij is. De abonnementen voor werknemers gelden voor maandag t/m vrijdag.
- Het aantal vergunningen voor bedrijven op openbare parkeerterreinen (niet parkeergarages) zal drastisch worden teruggedrongen. Door deze werkwijze kunnen werknemers geen abonnementen meer verkrijgen, maar moet het bedrijf ze aanvragen, waarna aan de hand van het baarheidsprofiel van het bedrijf het maximum aantal parkeerplaatsen – in eerste instantie op eigen terrein – wordt bepaald.
- Bewoners in het Centrum komen in aanmerking voor een parkeervergunning. Er is een keus tussen een abonnement in de garage of een vergunning op maaiveld. Bij nieuwbouw zal het betreffende complex voldoende inpandige parkeerplaatsen moeten realiseren. Bewoners uit deze nieuwbouw komen in principe niet in aanmerking voor een ontheffing of vergunning, tenzij er sprake is van een aanzienlijke overcapaciteit in nabijgelegen parkeeraccommodaties

Om het bezoekersverkeer aan het centrumgebied zo goed mogelijk te leiden en de automobilititeit zo beperkt mogelijk te houden, wordt het parkeerverwijssysteme verder ontwikkeld en uitgevoerd.

B5.3.3 Fietsparkeren

In het stadscentrum wordt het aanbod van fietsvoorzieningen afgestemd op de vraag naar deze voorzieningen. De aan te brengen voorzieningen dienen van hoge kwaliteit te zijn. De voorzieningen worden voornamelijk aangebracht in de daartoe aangewezen fietsconcentratiepunten, plaatsen waar veel fietsers samenkomen c.q. fietsroutes uit komen.

Bijlage 6 Verkeersveiligheid.

B6.1 Ontwikkelingen

Zowel landelijk als in Enschede is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. Het terugdringen van het aantal ongevallen en het verbeteren van de verkeersveiligheid is dan ook een specifiek doel van het Mobiliteitsplan 2004-2015. In aansluiting bij het landelijke beleid, is ook in Enschede het concept Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Duurzaam Veilig is een aanpak van verkeersveiligheid vooral gericht op structurele oplossingen. Kenmerken van een Duurzaam Veilig vervoers- en verkeerssysteem zijn:

- een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Onderwerpen die in het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer zijn opgenomen gaan in op:

- De volledige weginfrastructuur wordt ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden, als eerste stap in de categorisering van het wegennet.
- Binnen de bebouwde kom worden de 30 km/h-gebieden uitgebreid in aantal en in omvang.
- Buiten de bebouwde kom worden de 60 km/h-gebieden uitgebreid in aantal en in omvang.
- De voorrang op verkeersaders wordt geregeld.
- De voorrang op rotondes wordt geüniformeerd
- De bromfiets zal, met name binnen de bebouwde kom, op de rijbaan rijden.
- Voor fietser, bromfietzers en overige 'langzame' bestuurders komt er een einde aan hun uitzonderingspositie in de voorrangregeling: zij worden wat dit betreft gelijkwaardig aan de auto.
- Het Rijk zorgt voor een grootschalige voorlichtingscampagne om de weggebruikers op de hoogte te houden van de veranderingen in de verkeersregels. Ook zullen educatieve activiteiten op scholen plaatsvinden.

In het Mobiliteitsplan 2004-2015 richten de maatregelen zich primair op de fysieke aspecten van de verkeersveiligheid: infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast is er nog een hele wereld aan niet infrastructurele maatregelen denkbaar. De aanpak hiervan is opgenomen in het verkeersveiligheidsplan van de gemeente dat in 2003 is vastgesteld.

B6.2 Doelen en aandachtspunten/maatregelen

In het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan is de doelstelling met betrekking tot de verkeersveiligheid voor de gemeente Enschede vastgelegd. De doelstelling is afgeleid uit de doelstelling zoals die voor de Regio Twente is neergelegd in de 'Eindrapportage Taskforce, methodiek doorvertaling doelstellingen verkeersveiligheid'. De doelstelling voor Enschede is:

- 33,8% minder doden in 2010 ten opzichte van 1998, oftewel maximaal 4 doden in 2010
- 26,4% minder ziekenhuis gewonden in 2010 ten opzichte van 1998, oftewel maximaal 61 ziekenhuisgewonden in 2001

Om dit te bereiken worden de volgende oplossingsrichtingen nagestreefd:

- grondige analyse knelpunten: dragen infrastructurele maatregelen bij aan meer veiligheid?
- Aanpak knelpunten heeft meer prioriteit dan aanpak minder onveilige situaties
- Verdere inrichting van de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom
- Ontwikkelen maatregelenpakket per Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP)-gebied
- Onderzoek naar wat het gevoel van onveiligheid veroorzaakt en welke rol infrastructurele maatregelen hierin spelen.
- Verkeersveiligheidscampagnes

Op kaart 3 is de categorisering van het wegennet opgenomen. Deze categorisering vormt de basis voor het bepalen van het type maatregelen dat getroffen kunnen worden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in Enschede.



Bijlage 7 Verkeersmanagement

B7.1 Ontwikkelingen

Dynamisch verkeersmanagement is het beïnvloeden van verkeersstromen afhankelijk van tijd en plaats. De beïnvloeding kan sturend / geleidend of adviserend zijn. Sturende / geleidende beïnvloeding dwingt het verkeer bepaalde acties te nemen. Adviserende beïnvloeding dwingt niet maar geeft informatie welke een gebruiker in staat stelt zelf beslissingen te nemen. In dit geval krijgt de weggebruiker dus meer verantwoordelijkheid. Voorbeelden van sturende systemen zijn dynamische snelheid beperkingen zoals bijvoorbeeld snelweg-signalering, toeritdosering en ook onze vertrouwde verkeerslichten. Voorbeelden van adviserende systemen zijn, verkeersinformatie, het aangeven of een parkeergarage "vrij is", het schatten van rijtijden en het vergelijken van reistijden met privé- en openbaarvervoer.

Hoewel nog in de kinderschoenen, heeft dynamisch verkeersmanagement in Enschede al zijn intrede gedaan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de dynamisch busbaan en een systeem als Utopia Spot.

Hieronder volgen kort enkele toepassingen van dynamisch verkeersmanagement in Enschede.

- Sabimos wordt gezien als de opvolger van vetag en vecom. Met vetag en Vecom kunnen bussen en hulpdiensten prioriteit aanvragen bij verkeerslichten. Hiervoor is het nodig dat in het wegdek lussen worden gelegd. Deze lussen dienen als "antenne" voor de communicatie met- en de plaatsbepaling van het voertuig. Bij Sabimos worden de lussen vervangen door "Korte Afstand Radio" (KAR) en een plaats bepalingssysteem gebaseerd op GPS (sattelietnavigatie). Lussen kunnen nu virtueel overal gelegd worden. M.b.v. het GPS-systeem kan de bus zijn plaats bepalen en aan de hand hiervan contact zoeken met een verkeersregeling maar ook met een informatie dienst. Een voorbeeld hiervan is een informatie display in een bushalte of zelfs een "website" met OV-informatie. Met dit systeem wordt het ook mogelijk om de bus geconditioneerd prioriteit te geven bij kruispunten. Bussen die voorliggen op hun dienstregeling krijgen in dit geval geen prioriteit meer.
- Utopia Spot: Nadat de verkeersafhankelijke verkeerslichtenregelingen in toenemende mate de starre regelingen hebben vervangen, is de volgende stap in opkomst. In plaats van kruispunt optimalisatie, zoals het geval is bij een starre en verkeersafhankelijke regeling, wordt bij deze regeling een heel netwerk geoptimaliseerd. Met Utopia Spot loopt Enschede samen met onder andere Eindhoven en Den Bosch voorop bij de implementatie van dit systeem in Nederland. Verwacht wordt dat de doorstroming van het verkeer met tenminste 10% wordt verbeterd. Voor Enschede zal medio 2004 een evaluatie plaatsvinden waar een en ander geverifieerd wordt. Indien de resultaten positief zijn, kan er worden gedacht aan een uitbreiding van dit systeem.
- De bouwstenen voor een overkoepeld systeem leveren ook separaat hun bijdragen aan het verbeteren van verkeersstromen, maar combineren van de systemen kan een extra toegevoegde waarde hebben. Een overkoepelend systeem heeft vele mogelijkheden:
 - . Een doseersysteem op de invalswegen van Enschede. Verkeer dat van buiten de stad komt, wordt gedoseerd de stad binnen gelaten indien er zich te veel verkeer in het binnen singel gebied bevindt Dit kan zowel dwingend als adviserend.
 - . Een informatie systeem dat de kortste route aangeeft naar een (niet volle) parkeergarage.



- . Een systeem dat aangeeft dat de binnen stad "vol" is en adviseert gebruik te maken van park and ride. (In combinatie met OV-informatie).
- . Een verkeersdatasysteem ten behoeve van bundeling van diverse verkeersdata voor zowel de weggebruiker als ook de wegbeheerder.

Technische systemen zoals Utopia spot en Sabimos worden gebruikt om optimaal gebruik te maken van de aanwezige capaciteit. Ook worden ze gebruikt om bestaande capaciteit toe te wijzen. Zo kunnen bijvoorbeeld fietsers meer prioriteit krijgen bij een verkeerslicht. (2 keer groen per cyclus). Of er kan voor gezorgd worden dat hulpdiensten voorrang krijgen bij verkeerslichten. De systemen worden dus niet alleen gebruikt voor optimalisatie van het weggebruik maar ook als beleidsinstrument.

B7.2 Beleidsdoelstellingen

Met de komst van Utopia spot is een deel van de Verkeersregelprogramma's herzien en aangepast aan de laatste ontwikkelingen van het verkeer binnen Enschede. Dit is echter nog niet voor alle programma's gebeurd. Het aan de laatste ontwikkelingen aanpassen van verkeersregelprogramma's is nodig om de werking optimaal te houden. Om te kunnen beoordelen of de VRI's goed functioneren en de groeiende stroom verkeer aankunnen, is het van belang om de kruispuntgegevens te actualiseren. Verder onderzoek van deze kruispunten moet resulteren in een "plan van aanpak oplossen VRI knelpunten" met als doel het oplossen van de meest kritische kruispunten in Enschede.

Het kan zijn dat, door de verandering van het verkeersaanbod, (kleine) infrastructurele aanpassingen op kruispuntniveau wenselijk zijn. Hierbij gaat het om het verlengen en of aanleggen van een extra opstelstrook. Zo kan soms met een relatief kleine wijziging de doorstroming op het kruispunt aanzienlijk verbeterd worden.

Bijlage 9 Goederenvervoer

Het Mobiliteitsplan 2004-2015 richt zich primair op het personenverkeer. De maatregelen, gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum en Enschede-West en gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid werken echter niet alleen voor het personenverkeer, maar hebben ook hun nut voor het goederenvervoer. Het afstemmen van de verkeerslichten op de bevoorradingsroutes gebeurt, ervan uitgaande dat de belangrijkste invalswegen en hoofdwegen onderdeel vormen van de bevoorradingsroutes.

Het toelaten van het vrachtverkeer op de busbanen is geen optie binnen de beleidskaders van het Mobiliteitsplan 2004-2015. De kans op verstoring van de doorstroming van het openbaar vervoer is te groot. Afhankelijk van toekomstige vormen van stadsdistributie en de ontwikkeling van het openbaar vervoer zullen in de toekomst mogelijkheden voor medegebruik nader bepaald moeten worden.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen is in het Mobiliteitsplan primair gericht op Enschede-West. De financiële middelen van de gemeente zijn dermate beperkt dat keuzes gemaakt zijn. Dit betekent ook voor het goederenvervoer dat de bereikbaarheid van de overige bedrijventerreinen minder op de voorgrond staan en dat hier ook geen specifieke middelen voor beschikbaar zijn en derhalve ook geen projecten voor geformuleerd zijn.

Het nader onderzoeken van een ongehinderd logistiek systeem in regionaal verband is wel in de projectenlijst opgenomen. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat hiermee alleen interne uren van de gemeente gemoeid zijn.

B9.1 Ongehinderd Logistiek Systeem

Een Ongehinderd Logistiek Systeem (OLS) is een middel om goederen naar hun plaats van bestemming te vervoeren via een traject met een onbelemmerde doorgang zonder hinder van ander verkeer. Voordelen zijn betrouwbare logistiek voor bedrijven, verlaging van de verkeersdrukke, stimulering van bedrijvigheid, verhoogde veiligheid en verlaging van de belasting van het milieu.

In het gebied aan de westzijde van Enschede en zuidzijde van Hengelo bevinden zich veel bedrijven, alsmede overslagpunten van de weg naar kanaal en spoorweg. Hoewel het nu met de verkeersdrukke nog meevalt, de congestie beperkt zich tot de spitsuren, worden in de toekomst knelpunten voorzien. Verder kan combinatie van een OLS met de containerterminal het gebied aantrekkelijk maken voor investeerders. Bovendien is in het westen van Nederland een OLS vanwege ruimtegebrek alleen nog ondergronds mogelijk tegen hoge kosten, terwijl in Twente nog ruimte is om een OLS tegen een fractie van die kosten bovengronds aan te leggen.

Na een eerste inventarisatie en analyse is besloten het onderzoek te concentreren op de aanleg van een onbelemmerd traject voor vrachtverkeer vanaf Enschede-West naar de containerterminal in Hengelo-Zuid aan het kanaal.



Belangrijke overwegingen daarbij waren het potentiële ladingaanbod (Grolsch, Twence, Knol, Marssteden, havengebied Enschede) en milieuvoordelen, zoals het sparen van de natuur van Twekkelo en het stimuleren van vervoer over water. Een dergelijke opzet zou uniek zijn in Nederland.

Constaterend dat circa 50% van de kosten gedekt kan worden door exploitatie en dat er een aanmerkelijk maatschappelijk belang is, vindt de Stuurgroep OLS het de moeite waard om concretisering verder te onderzoeken. Gezien de voorbereidingstijd van een dergelijk project zou in 2004 begonnen moeten worden met de ontwikkeling van OLS om goed aan te sluiten bij de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en bij de behoeften van het bedrijfsleven.

De Stuurgroep zal een team vormen dat de opdracht krijgt een actieplan te maken en uit te voeren om het draagvlak voor OLS bij de overheid vorm te geven. Bovendien dient het team de organisatorische vormgeving en de subsidiepositie van het OLS nader te onderzoeken.



Bijlage 10 Projecten, kosten en fasering



Project	Totaal	Subsidie 2004	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1 a Monitoring														
jaarlijks 25.000	300.000	0	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
1 b Verkeerveiligheid hoofdwegennet														
aanpak knelpunten														
per jaar 480.000, tot en met 2008	720.000	0	528.000	528.000	48.000	48.000	48.000	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding & uitvoering 1e 2 jaar uitvoering	1.920.000	0	0	0	480.000	480.000	480.000	0	0	0	0	0	0	0
1 c Duurzaam Veilig Binnen de kom														
uitgaande van 25% subsidie	959.800	0	734.800	495.000	45.000	45.000	45.000	45.000	0	0	0	0	0	0
voorbereiding & uitvoering 1e 2 jaar uitvoering	2.250.000	167.000	0	0	450.000	450.000	450.000	450.000	0	0	0	0	0	0
verdeeld t/m 2009														
1 d Duurzaam Veilig Buiten de kom														
uitgaande van 25% subsidie	150.000	0	0	275.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	0	0	0	0	0
voorbereiding & uitvoering 1e jaar uitvoering	1.500.000	0	0	0	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	0	0	0	0	0
verdeeld t/m 2010														
1 e Traverse Lonneker														
voorbereiding	30.000	0	15.000	15.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering	300.000	0	0	0	0	150.000	150.000	0	0	0	0	0	0	0
1 f Agglolijn														
studiekosten	25.000	0	0	25.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering														
1 g HOV-Oost Lopend project														
Reservering fase 5	400.000	0	0	400.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering														
1 h Verlengde Euregioweg														
EUR 3,63 mln gereserveerd in MJB	340.000	0	140.000	200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	3.400.000	0	0	0	3.400.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering														
1 i N18 Aansluiting Westerval														
(incl. verbetering verkeerveiligheid/doorstroming aansluiting Grolsch in tussenliggende periode)	400.000	0	20.000	100.000	40.000	40.000	100.000	100.000	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	4.000.000	0	0	0	0	0	0	2.000.000	2.000.000	0	0	0	0	0
uitvoering														
1 j N18 Wegvak														
PM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering														
1 k Ontsluiting Eschmarke														
PM: nadere studie	25.000	0	0	25.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering														
1 l Spoor kruising Euregioweg														
PM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering														
2 a HOV-West Prinsesstunnel														
(uitgaande van 3 mln subsidie en 3 miljoen eigen bijdrage in mobiliteitsfonds)	900.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
voorbereiding	7.300.000	0	2.200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
uitvoering														



2 b	HOV-West	Aanpassing kruispunten Prinsesstunnel												
	Gekoppeld aan uitvoering Prinsesstunnel	voorbereiding	400.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	2.700.000	0	3.100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 c	Compensatiepakket Noord													
		voorbereiding en uitvoering	140.000	0	198.000	792.000	550.000	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	1.400.000	100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 d	Singelring	Noord												
	3 kruispunten	voorbereiding en uitvoering	150.000	0	440.000	770.000	440.000	0	0	0	0	0	0	0
	i.c.m. compensatiepakket Noord	uitvoering	1.500.000	100.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 e	Singelring	West												
	4 kruispunten incl. Haaksbergerstraat	voorbereiding	200.000	0	10.000	10.000	200.000	180.000	0	0	0	0	0	0
	i.c.m. compensatiepakket Noord	uitvoering	2.000.000	0	0	0	0	1.800.000	0	0	0	0	0	0
2 f	Informatie en benutting	OV-informatie												
	dynamisch busstation	voorbereiding en uitvoering	15.000	0	165.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	150.000	37.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 g	Informatie en benutting	OV-informatie												
	Dynamische halteinformatie fase 1	voorbereiding en uitvoering	47.500	0	220.000	302.500	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	475.000	237.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 h	Informatie en benutting	Doorstroming (OV)												
	Sabimos 1e fase	voorbereiding en uitvoering	6.500	0	33.000	38.500	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	65.000	16.250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 i	Enschede-West korte termijn	Kruispunten Havengebied												
	Rotonde Parkweg-ter Kuilestraat	voorbereiding en uitvoering	65.000	0	220.000	495.000	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	650.000	125.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 a	OV	Tariefdifferentiatie												
	proefnemng 2005	voorbereiding en uitvoering	100.000	0	10.000	90.000	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 b	Onderzoek Fietsroutes	Centrum												
		voorbereiding	20.000	0	10.000	10.000	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 c	Onderzoek (gratis) Fietsenstalling	Centrum												
		voorbereiding	10.000	0	0	10.000	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 a	Auke Vleerstraat	Kruispunten Auke Vleerstraat												
		voorbereiding	500.000	0	25.000	25.000	25.000	125.000	100.000	100.000	100.000	0	0	0
		uitvoering	5.000.000	0	0	0	0	1.250.000	1.250.000	1.250.000	1.250.000	0	0	0



4 b	HOV-West	Sober Fortuinstraat tot Singels													
		voorbereiding en deels uitvoering 2006	300.000	0	25.000	25.000	600.000	150.000	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	3.000.000	0	0	0	1.000.000	1.500.000	0	0	0	0	0	0	0
4 c	HOV-Noord	Sober door Roombeek													
		voorbereiding en uitvoering 2006	400.000	0	50.000	50.000	2.100.000	200.000	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering 2007	4.000.000	0	0	0	0	2.000.000	0	0	0	0	0	0	0
4 d	OV	Tariefdifferentiatie													
		voorbereiding	200.000	0	0	0	100.000	100.000	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 e	Informatie en benutting	Benutting en verdeling													
		Dynamische parkeerwijzing 500.000	125.000	0	11.250	11.250	11.250	31.250	20.000	20.000	20.000	0	0	0	0
		Dynamische routeinf. hoofdwegennet 750.000	1.250.000	0	0	0	0	312.500	312.500	312.500	312.500	0	0	0	0
4 f	Informatie en benutting	Automatische gegevensverzameling													
		jaarlijks 25.000	300.000	0	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
		voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 g	Fietsroutes	Centrum													
		voorbereiding	80.000	0	0	0	30.000	0	0	0	50.000	0	0	0	0
		uitvoering	1.000.000	0	0	0	500.000	0	0	0	500.000	0	0	0	0
4 h	(gratis) Fietsenstalling	Centrum													
		voorbereiding	90.000	0	0	0	0	40.000	0	0	0	50.000	0	0	0
		uitvoering	1.000.000	0	0	0	0	500.000	0	0	0	500.000	0	0	0
4 i	Informatie en benutting	OV-informatie													
		voorbereiding	30.000	0	0	0	10.000	10.000	10.000	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	300.000	0	0	0	100.000	100.000	100.000	0	0	0	0	0	0
4 j	Informatie en benutting	Doorstroming (OV)													
		Utopia Spot 2e fase	45.000	0	165.000	330.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		voorbereiding en uitvoering	450.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 k	Informatie en benutting	Doorstroming (OV)													
		Utopia Spot 3e fase	20.000	0	0	240.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		voorbereiding en uitvoering	220.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 l	Informatie en benutting	Doorstroming (OV)													
		Sabimos 2e fase	33.500	0	0	0	10.000	10.000	13.500	0	0	0	0	0	0
		voorbereiding	335.000	0	0	0	100.000	100.000	135.000	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 a	HOV-West	Sober tot UT													
		voorbereiding	700.000	0	0	10.000	0	0	0	0	0	0	0	0	700.000
		uitvoering	7.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.000.000
5 b	Enschede-West korte termijn	Knippen Twekkelo													
		voorbereiding	25.000	0	0	10.000	0	7.500	7.500	0	0	0	0	0	0
		uitvoering	250.000	0	0	0	0	125.000	125.000	0	0	0	0	0	0



5 c	Enschede-West korte termijn	Fietspad Lonnekerbrugstraat														
		voorbereiding	100.000	0	0	0	0	50.000	50.000	0	0	0	0	0	0	
		uitvoering	1.000.000	0	0	0	0	500.000	500.000	0	0	0	0	0	0	
5 d	Auke Vleerstraat/Middentangent	3e ontsluiting Kanaalzone														
		voorbereiding	1.500.000	0	0	10.000	0	290.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0	0	
		uitvoering	15.000.000	0	0	0	0	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	0	0	
5 e	HOV-Noord	Cobercoterrein														
		voorbereiding	300.000	0	0	10.000	0	0	0	0	0	0	0	0	290.000	
		uitvoering	3.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.000.000	
5 f	Singelring	Zuid														
		voorbereiding	150.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.000	135.000	
		uitvoering	1.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.000	1.350.000	
5 g	P&R	noord														
		voorbereiding	50.000	0	0	0	0	0	50.000	0	0	0	0	0	0	
		uitvoering	500.000	0	0	0	0	0	500.000	0	0	0	0	0	0	
5 i	P&R	uitbreiding zuid														
		voorbereiding	50.000	0	0	50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		uitvoering	500.000	0	0	500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5 j	P&R	vervolmaken west														
		voorbereiding	10.000	0	0	0	0	0	10.000	0	0	0	0	0	0	
		uitvoering	100.000	0	0	0	0	0	100.000	0	0	0	0	0	0	
5 k	P&R															
	uitwisseling uitbreiding Zuid	voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5 l	Gelijkvloerse aansluiting Zuidesmarkerondweg															
		voorbereiding	150.000	0	0	10.000	0	0	0	0	0	0	70.000	70.000	0	
		uitvoering	1.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	750.000	750.000	0	
5 m	Parkeernormen woongebieden															
	per jaar 50000	voorbereiding	60.000	0	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	
		uitvoering	600.000	0	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	
6 a	Auke Vleerstraat/Middentangent	Wegvakken														
		voorbereiding	1.000.000	0	0	10.000	0	0	0	0	0	0	240.000	250.000	250.000	
		uitvoering	10.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.500.000	2.500.000	2.500.000	
6 b	Singelring	Oost														
		voorbereiding	50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	
		uitvoering	500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450.000	
6 c	Sturend parkeerbeleid															
	onderzoek	voorbereiding	10.000	0	10.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6 d	Goederenvervoer															
	PM	voorbereiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		uitvoering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	totaal investeringen prijspeil 2004		98.897.300	783.250	8.435.050	5.977.250	10.619.250	13.974.250	8.236.500	7.957.500	7.912.500	3.955.000	2.845.000	3.675.000	3.895.000	15.825.000



<i>Beschikbaar/jaar</i>		9.673.250	2.000.000	3.109.000	3.559.000	3.559.000	3.559.000	3.559.000	3.559.000	3.559.000	3.559.000	3.559.000	3.559.000
index/jaar	1,03												
kapitaal voorbereiding	1,00	1,00	1,03	1,06	1,09	1,13	1,16	1,19	1,23	1,27	1,30	1,34	1,38
kapitaal uitvoering	10,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
afschrijving	1,00	10,53	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
voorbereiding/studiekosten													
rente investeringen/jaar	6,00												
afschrijving investeringen	25,00												

jaar

5,5% in 2004
jaar



Bijlage 11 Hoofdpijnen Mobiliteitsplan 1996-2005

Het Mobiliteitsplan 2004-2015 bouwt voort op het Mobiliteitsplan 1996-2005. In hoofdstuk 2 is hier kort op ingegaan. In deze bijlage worden de hoofdpunten uit het Mobiliteitsplan 1996-2005 kort weergegeven.

B11.1 Aandachtsgebied

Het Mobiliteitsplan 1996-2005 is ontwikkeld tegen de achtergrond van de ontwikkeling van het van Heekplein en de grote investeringen die in het centrum gedaan werden. Het aandachtsgebied van het Mobiliteitsplan 1996-2005 is dan ook primair het centrum van Enschede.

B11.2 Doelstelling Mobiliteitsplan 1996-2005

De doelstelling uit het Mobiliteitsplan 1996-2005 was het beperken van de voortdurende groeiende binnenstedelijke automobieliteit. Middel hiertoe was het stimuleren van openbaar vervoer en fiets. Door ervoor te zorgen dat meer mensen met de fiets of het openbaar vervoer reizen, zou ruimte ontstaan op het bestaande wegennet voor de automobilist die geen alternatief voor de auto heeft, zoals bezoekers uit de regio.

B11.3 Maatregelen

Diverse maatregelen zijn in het Mobiliteitsplan 1996-2005 opgenomen, gebaseerd op het hoofdwegennet, een fietsnetwerk en een ov-netwerk. Ook was in het Mobiliteitsplan 1996-2005 een beknopt beeld geschetst van de parkeersituatie in het centrum.

Bijlage 12 Beleid hogere overheden

B12.1 Rijksbeleid

Het rijk werkt op dit moment aan de Nota Mobiliteit. Het hoofddoel van de Nota Mobiliteit wordt 'betrouwbaarder reistijd van deur-tot-deur'. Afgaande van de groeicijfers van de mobiliteit, zoals die tijdens het congres werden geschetst, zal het in de toekomst nog erg moeilijk worden betrouwbare reistijd te kunnen garanderen. Uit cijfers blijkt dat in 2020 de files twee keer zo lang en veel structureler zullen zijn dan nu. De groei van het totale verkeer wordt geschat op twintig procent, waarvan driekwart plaats heeft op de wegen. Het goederenvervoer zal in 2020 zijn verdubbeld ten opzichte van 2004. Naast toenemende congestie heeft dit ook de nodige consequenties voor onder meer de verkeersveiligheid en de emissies.

Ten opzichte van het bestaande beleid is sprake van een accentverschuiving. De accenten van het nieuwe beleid zijn:

- bereikbaarheid is geen doel op zich, maar draagt bij aan economische ontwikkeling;
- mobiliteit mag, maar niet altijd en overal;
- betere bereikbaarheid van deur tot deur, onder andere door een betere organisatie;
- geen blauwdrukken, maar ruimte voor gebiedsgericht onderzoek en aanpak van problemen;
- prijsbeleid: geen instrumentkeuze maar analyse van beleidsopties.

Er wordt ingezet op een uitgebalanceerde maatregelmix van:

- beheer en onderhoud;
- besturen en organiseren;
- benutten;
- bouwen;
- analyse beprijzen;
- besparen op overbodige mobiliteit;

Eigen verantwoordelijkheden

Deze accentverschillen leiden tot een brede Nota Mobiliteit over alle sectoren, inclusief luchtvaart en zeescheepvaart. De beleving van de gebruiker staat hierin centraal. De eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven komt meer in zicht, naast de taak die de overheid op zich neemt (op regionaal, nationaal en internationaal niveau). Ook de regio heeft eigen verantwoordelijkheden. Zo ontstaat meer ruimte voor maatwerk en gebiedsgerichte samenhangende maatregelpakketten, en de eigen regionale keuzes daarin.



Relatie Nota Ruimte

Zoals in hoofdstuk 4 ook is aangegeven heeft de ruimtelijke ontwikkeling een belangrijke relatie met de ontwikkeling van het verkeer en vervoer. Ook op Rijksniveau is er een samenhang tussen de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In onderstaande tabel is een en ander opgenomen.

Uitgangspunt Nota Ruimte	Uitwerking in Nota Mobiliteit
Prioriteit voor versterking van de Nederlandse concurrentiepositie	Een selectieve actieve rijksinzet gericht op de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: de stedelijke netwerken en economische kerngebieden en de hoofdverbindingssassen.
Decentraal wat kan, centraal wat moet	Vergroting van de beleidsruimte van decentrale overheden via de ontschotting van financiële middelen in de BDU en ruimte voor een regionale netwerkaanpak. Hierbij wordt de huidige omvang van de gebundelde doeluitkering gezien.
Borging van basiskwaliteit, milieukwaliteit en veiligheid	De Nota Mobiliteit beschrijft en zorgt voor de basiskwaliteit voor onder andere bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving als uitgangspunt voor eigen beleid en de decentrale plannen
Benutten structurerende werking infrastructuur	De groei van mobiliteit wordt geconcentreerd op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, verbindingen. Bij uitbreiding van de capaciteit gaat de voorkeur uit naar bundeling met bestaande infrastructuur. Bij de bundeling vormt een goede inpassing conform de wettelijke en beleidsmatige eisen een belangrijke randvoorwaarde
Beschikbaarheid van uitbreidingsruimte	Om toekomstige verbredingen en/of bundeling van hoofdinfrastructuur fysiek en financieel niet te belemmeren moet langs de hoofdinfrastructuur uitbreidingsruimte beschikbaar blijven. In de Nota Mobiliteit wordt aangegeven welke uitbreidingen van nieuwe tracés voorzien zijn. Meerkosten van inpassing van geplande infrastructuuruitbreidingen, die veroorzaakt worden door nieuwe bestemmingen langs de hoofdinfrastructuur nadat het rijk deze uitbreidingen in een PKB of het MIT heeft aangekondigd, worden door de gemeente betaald. De initiatiefnemer van ruimtelijke activiteiten zorgt voor opheffing van de daardoor veroorzaakte knelpunten.
Ruimtelijke inpassing hoofdinfrastructuur	Het rijk richt zich op opheffing van bestaande knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid en voorkoming van nieuwe knelpunten

B12.2 Provinciaal beleid

In het in 1998 vastgestelde Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan is de centrale doelstelling het realiseren en instandhouden van een verkeers- en vervoersysteem dat iedere burger veilige vervoersmogelijkheden biedt en tevens bijdraagt aan de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de provincie Overijssel en het milieu zo weinig mogelijk belast.

De bereikbaarheid van de steden dient optimaal te zijn, omdat het de motoren van de economie zijn, alsmede de centra van onderwijs, zorg en cultuur. Verdere uitbouw van het spoor moet het gebruik van het spoorvervoer verder stimuleren.

Daarnaast streeft de provincie naar het verbeteren van het fietsnetwerk, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het voeren van een doelgericht locatiebeleid ter stimulering van multimodaal goederenvervoer.



B12.3 Euregionaal beleid

De Euregio is een samenwerkingsverband tussen Twentse en Duitse steden in de grensregio. Een van de belangrijkste doelen van de EUREGIO is de opbouw van grensoverschrijdende structuren op allerlei gebied. Duitse en Nederlandse partners worden steeds in gelijke mate bij dat proces betrokken.

De EUREGIO stelt zich verder ten doel om de negatieve uitwerking die nog steeds van de grens uitgaat voor de burgers en het bedrijfsleven zoveel mogelijk te beperken. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillen in cultuur en mentaliteit aan weerszijden van de grens.

Het takenpakket van de EUREGIO kent de volgende hoofdgroepen:

- bevordering van de samenwerking op sociaal-cultureel gebied
- stimuleren van de sociaal-economische ontwikkeling in het grensgebied
- voorlichting en advies voor burgers en bedrijven over alledaagse grensthema's (de zgn. Ombudsfunctie)
- stimuleren van de intercommunale samenwerking

Op verkeersgebied houdt de Euregio zich met name bezig met recreatieve fietsroutes en dergelijke. Daarnaast is de Euregio betrokken geweest bij de heropening van de spoorlijn Enschede-Gronau.

B12.4 Regionaal beleid

In lijn met de beleidslijnen van het rijk en de provincie streeft ook de regio naar het optimaliseren van de bereikbaarheid van sociale, economische en maatschappelijke activiteiten. Hierbij wordt met name ingezet op het stimuleren van die maatregelen en voorzieningen die leiden tot een verschuiving in de modal-split (richting fiets en openbaar vervoer). Daarnaast streeft de regio naar het verbeteren van de leefbaarheid en het verhogen van de verkeersveiligheid.

B12.5 Netwerkstad

In netwerkstadverband streven de gemeenten Almelo, Borne, Hengelo en Enschede ook naar het verbeteren van de economische structuur van de netwerkstad. Bereikbaarheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.



B12.6 Gemeentelijk beleid

Ook de Enschede omringende gemeenten beschikken over verkeers- en vervoerplannen en/of verkeers- en vervoerbeleid. In dit beleid heeft de bereikbaarheid van de steden ten behoeve van het economisch functioneren over het algemeen prioriteit. Het stimuleren van alternatieven voor het autoverkeer is een breed gedragen middel, waarbij de auto niet uit het oog wordt verloren. Hoogwaardig Openbaar Vervoer en de fiets zijn zaken die zowel op stedelijk als op regionaal niveau worden gestimuleerd.

Naast bereikbaarheid is ook in de Enschede omringende gemeenten de verkeersveiligheid en leefbaarheid een belangrijk goed in het verkeers- en vervoerbeleid.